Manual de uso e manutenção

DUCATI SUPERBIKE
1098 R
1098 R Bayliss

PT

DUCATI SUPERBIKE
1098 R / 1098 R Bayliss

PT

Temos todo o prazer em dar-lhe as boas-vindas entre os utilizadores da Ducati e os felicitamo-lo pela sua excelente escolha. Acreditamos que, para além de usufruir da sua nova Ducati como meio normal de transporte, a irá utilizar para efectuar também longas viagens, que a Ducati Motor Holding S.p.A. deseja que sejam sempre agradáveis e divertidas.
No contínuo esforço de fornecer uma assistência cada vez melhor, a Ducati Motor Holding S.p.A. aconselha-o a seguir atentamente as simples normas aqui contidas, especialmente no que toca à rodagem. Terá, assim, a certeza de que a sua Ducati estará sempre em condições de proporcionar-lhe grandes emoções.
Para reparações ou simples conselhos, dirija-se aos nossos centros de assistência autorizados.
Por outro lado, preparámos um serviço de informações para os utilizadores e amantes da Ducati, que está à sua disposição para sugestões e conselhos úteis.

Divirta-se!

Nota

Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualquer responsabilidade por eventuais erros em que possa incorrer na compilação do presente manual. Todas as informações contidas neste manual consideram-se actualizadas até à data de impressão. Ducati Motor Holding S.p.A. reserva-se o direito de efectuar qualquer modificação resultante do desenvolvimento e evolução dos produtos acima mencionados.
Para segurança, garantia, fiabilidade e valorização do motociclo Ducati, utilize apenas peças de substituição originais da Ducati.

Atenção

Este manual é parte integrante do motociclo e, no caso de cedência de propriedade, deve ser entregue ao novo proprietário.

Índice

PT

Indicações gerais 6
Garantia 6
Símbolos 6
Informações úteis para viajar em segurança 7
Condução em plena carga 8
Dados de identificação 9

Comandos para a condução 10
Posição dos comandos para a condução do motociclo 10
Painel de instrumentos 11
LCD – Principais funções 13
LCD – Programação/visualização dos parâmetros 15
O sistema do imobilizador 45
Code card 46
Procedimento de desbloqueio do imobilizador 47
Duplicação das chaves 49
Interruptor de ignição e bloqueio da direcção 50
Comutador esquerdo 51
Alavanca de comando da embraiagem 52
Comutador direito 53
Manípulo rotativo do comando do acelerador 53
Alavanca de comando do travão dianteiro 54
Pedal de comando do travão traseiro 55
Pedal de comando da caixa de velocidades 55
Regulação da posição do pedal de comando da caixa de velocidades e so travão traseiro 56

Elementos e dispositivos principais 58
Posição no motociclo 58
Tampão do depósito de combustível 59
Cavalete lateral 60
Amortecedor da direcção 61
Dispositivos de regulação da forquilha dianteira 62
Botões de regulação do amortecedor traseiro 64
Variação da disposição da moto 66

Normas de utilização 68
Precauções para o primeiro período de utilização da moto 68
Controlos antes do arranque 70
Arranque do motor 71
Arranque e funcionamento do motociclo 73
Travagem 73
Paragem do motociclo 74
Estacionamento 74
Reabastecimento de combustível 75
Acessórios fornecidos 76
Aquisidor USB 80

Principais operações de uso e manutenção 81

Remoção da carenagem 81
Controlo e eventual reabastecimento do nível do líquido de refrigeração 86
Controlo do nível do líquido dos travões e da embraiagem 87
Verificação do desgaste das pastilhas do travão 89
Lubrificação das articulações 90
Regulação do curso em vazio do comando do acelerador 91
Carga da bateria 92
Controlo da tensão da corrente da transmissão 93
Lubrificação da corrente de transmissão 94
Substituição das lâmpadas dos médios e máximos 95
Substituição da lâmpada das luzes de presença 97
Indicadores de direcção traseiros 98
Luz da matrícula 98
Orientação do farol 99
Regulação dos espelhos retrovisores 100
Pneus Tubeless 101
Controlo do nível de óleo no motor 103
Limpeza e substituição das velas 104
Limpeza geral 105
Longa inactividade 106
Advertências importantes 106

Manutenção 107

Plano de manutenção programada: operações a efectuar por parte do concessionário 107
Plano de manutenção programada: operações a efectuar por parte do cliente 110

Características técnicas 111

Dimensões (mm) 111
Pesos 111
Motor 113
Distribuição 113
Desempenhos 114
Velas de ignição 114
Alimentação 114
Travões 115
Transmissão 116
Chassi 117
Rodas 117
Pneus 117
Suspensões 117
Sistema de escape 118
Cores disponíveis 118
Sistema eléctrico 118

Lembrete das manutenções periódicas 123

PT

Indicações gerais

PT

Garantia

No seu interesse, para garantia e fiabilidade do produto, aconselhamos vivamente que se dirija a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para todas as operações que requeiram uma competência técnica especial.
O nosso pessoal, altamente qualificado, dispõe de ferramentas adequadas para executar qualquer intervenção especializada utilizando exclusivamente peças de substituição originais da Ducati, que garantem uma perfeita permutabilidade, bom funcionamento e longa duração.

Todos os motociclos Ducati possuem um Manual de Garantia. A garantia não será reconhecida às motos usadas em provas desportivas. Durante o período de garantia, nenhum componente pode ser alterado, modificado ou substituído por outro não original, sob pena de anulação imediata do direito de garantia.

Símbolos

Ducati Motor Holding S.p.A. convida-o a ler atentamente o presente manual, a fim de aprender a conhecer o seu motociclo. Em caso de dúvidas, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada. As noções que irá aprender revelar-se-ão úteis durante as viagens que a Ducati Motor Holding S.p.A. lhe deseja sejam serenas e divertidas e irão permitir-lhe manter inalterável durante muito tempo o desempenho do motociclo.
Neste manual são fornecidas notas informativas com significados particulares:

Atenção

O não cumprimento das instruções fornecidas pode criar uma situação de perigo e causar graves lesões pessoais e até mesmo a morte.

Importante

Existe a possibilidade de provocar danos no motociclo e/ou nos seus componentes.

Nota

Informações posteriores inerentes à operação em curso.

Todas as indicações relativas a **direita** ou **esquerda** referem-se ao sentido de marcha do motociclo.

Informações úteis para viajar em segurança

Atenção
Leia antes de utilizar a moto.

Muitos acidentes devem-se muitas vezes à inexperiência na condução do motociclo. Nunca conduza sem licença; para utilizar o motociclo, é necessário ser titular de carta de condução válida.
Não coloque o motociclo à disposição de pilotos inexperientes ou que não possuam carta de condução.
O piloto deve usar **sempre** vestuário adequado e capacete de protecção.
Não use roupas ou acessórios esvoaçantes que possam enredar-se nos comandos ou limitar a visibilidade.
Não ponha o motor a trabalhar em ambientes fechados.
Os fumos de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência ou conduzir à morte num breve espaço de tempo.
O piloto deve apoiar os pés nos patins sempre que a moto estiver em movimento.
Para estar preparado para qualquer mudança de direcção ou variação do pavimento, o piloto deve ter **sempre** as mãos no guiador.
Cumpra a legislação e as regras nacionais e locais.
Respeite **sempre** os limites de velocidade indicados e, de qualquer modo, não ultrapasse **nunca** a velocidade que as condições de visibilidade, de piso da estrada e de intensidade de tráfego permitirem.
Sinalize **sempre** e com a antecipação suficiente, utilizando os respectivos indicadores de direcção, quando efectuar viragens ou mudanças de direcção.
Mantenha-se bem visível evitando viajar nas "zonas cegas" dos veículos que o precedem.
Tenha muita atenção nos cruzamentos, nas saídas de zonas privadas ou de estacionamentos e nos ramais de acesso às auto-estradas.
Desligue **sempre** o motor quando fizer o abastecimento e tenha atenção para não derramar combustível no motor ou no tubo de escape.
Não fume durante o reabastecimento.
Durante o abastecimento, pode inalar vapores de combustível prejudiciais para a saúde. Se alguma gota de combustível cair na pele ou na roupa, lave imediatamente com água e sabão e mude de roupa.
Retire **sempre** a chave quando deixar o motociclo sem vigilância.
O motor, os tubos de escape e os silenciadores permanecem quentes durante muito tempo.

Atenção
O sistema de escape pode estar quente, mesmo depois de o motor ter sido desligado; tome muito cuidado para que nenhuma parte do corpo entre em contacto com o sistema de escape e para não estacionar o veículo perto de materiais inflamáveis (como madeira, folhas, etc.).

Estacione o motociclo de modo que não colida e utilizando o cavalete lateral.
Nunca estacione num terreno irregular ou instável, pois o motociclo pode cair.

Condução em plena carga

Este motociclo foi concebido para percorrer longos percursos com plena carga em absoluta segurança.
A disposição dos pesos no motociclo é muito importante para manter inalterados os padrões de segurança e evitar dificuldades em caso de manobras repentinas ou em troços de estrada irregulares.

Informações sobre a carga transportável
O peso total do motociclo em ordem de marcha com condutor, bagagem e acessórios adicionais não deve superar os 330 kg.

Coloque a bagagem e os acessórios mais pesados na posição mais baixa possível e, se possível, no centro do veículo.
Fixe bem a bagagem às estruturas do motociclo;
uma bagagem que não estiver bem presa pode tornar a moto instável.
Não coloque objectos volumosos e pesados na cabeça da direcção ou no guarda-lamas dianteiro, pois podem causar uma instabilidade perigosa no motociclo.
Não coloque peças a transportar nos intervalos do chassi, pois podem interferir com as peças em movimento do motociclo.
Verifique se os pneus estão cheios à pressão indicada na pág. 101 e se estão em boas condições.

Dados de identificação

Cada motociclo Ducati está marcado com dois números de identificação, para o chassi (fig. 1) e para o motor (fig. 2) respectivamente.

Chassi Nº

Motor Nº

Nota

Estes números identificam o modelo do motociclo e devem ser mencionados para o pedido de peças de substituição.

Nota

Para versão 1098 R Bayliss.

Este modelo, dada a sua exclusividade, foi produzido num número reduzido de exemplares. Cada motociclo tem uma chapa de prata, colocada na cabeça de direcção, na qual está indicado um número de série progressivo e o modelo.

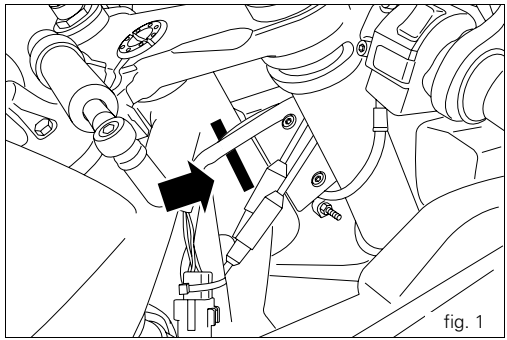


fig. 1

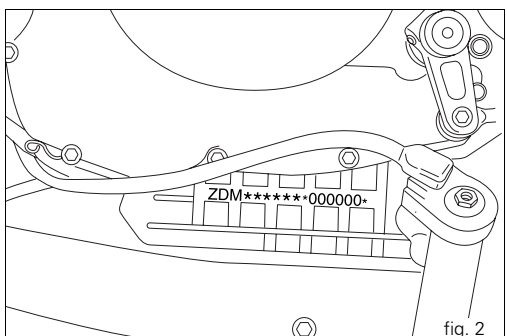


fig. 2

PT

Comandos para a condução

PT

Atenção

Este capítulo descreve o posicionamento e a função dos comandos necessários à condução do motociclo. Leia atentamente estas instruções antes de utilizar cada comando.

Posição dos comandos para a condução do motociclo (fig. 3)

1) Painel de instrumentos.
2) Interruptor de ignição e bloqueio da direcção com chave.
3) Comutador esquerdo.
4) Alavanca de comando da embraiagem.
5) Pedal de comando do travão traseiro.
6) Comutador direito.
7) Manípulo rotativo do comando do acelerador.
8) Alavanca de comando do travão dianteiro.
9) Pedal de comando da caixa de velocidades.

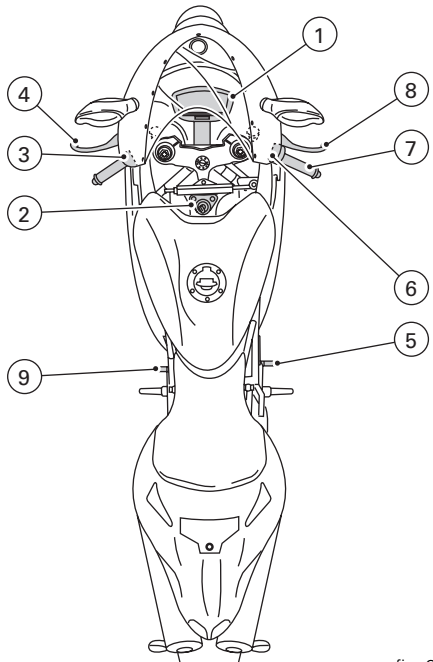


fig. 3

Painel de instrumentos (fig. 4)

1) **LCD** (consulte a pág. 13).

2) **Conta-rotações** (min^{-1}).
Indica o número de rotações do motor por minuto.

3) **Indicador de ponto morto N** (**verde**).
Acende-se quando a caixa de velocidades está na posição de ponto morto.

4) **Indicador de reserva de combustível** ⛽ (**amarelo**).
Acende-se quando o depósito está na reserva; restam cerca de 3 litros de combustível.

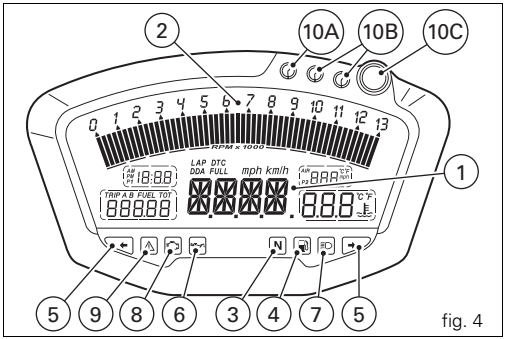
5) **Luzes dos indicadores de direcção** ⇦⇨ (**verde**).
A luz do indicador de direcção que está a funcionar acende-se e fica intermitente.

6) **Indicador de pressão do óleo do motor** (**vermelha**).
Acende-se para indicar uma pressão insuficiente do óleo do motor. Deve acender-se quando se coloca o interruptor de ignição na posição **ON**, mas deve apagar-se alguns segundos após o arranque do motor.
Pode acontecer que se acenda por breves instantes quando o motor estiver muito quente, apagando-se quando o regime de rotações aumenta.

Importante

Não utilize a moto quando o indicador luminoso (6) permanecer aceso, pois pode danificar o motor.

7) **Indicador luminoso dos máximos** ≡D (**azul**).
Acende-se para indicar que os máximos estão acesos.



8) **Indicador de "Diagnóstico do Motor - EOBD"** (**amarelo âmbar**).
Se estiver aceso de forma permanente, é utilizado pelo módulo para comunicar a presença de erros e, nalguns casos, o consequente bloqueio do motor.

9) **Indicador luminoso de "diagnóstico do veículo"**.
Acende-se quando existe um problema no diagnóstico do veículo.

10) **Indicador do limitador - OVER REV**.
Indicador luminoso 10A: acende-se permanentemente 800 rpm antes do limitador.
Indicador luminoso 10A fixo + 10B: acendem-se permanentemente 400 rpm antes do limitador.
Indicador luminoso 10A + 10B + 10C: acendem-se de forma intermitente quando se atinge o limitador.

PT

PT

11) **Indicador luminoso de controlo de tracção** (fig. 5).
Indicador luminoso 11A: com o DTC activo, acende-se quando é aplicada uma redução mínima do binário motor.
Indicador luminoso 11A + 11B: com o DTC activo, acendem-se quando é aplicada uma baixa redução do binário motor.
Indicador luminoso 11A + 11B + 11C: com o DTC activo, acendem-se quando é aplicada uma média redução do binário motor.
Indicador luminoso 11A + 11B + 11C + 11D: com o DTC activo, acendem-se quando é aplicada uma elevada redução do binário motor.

12) **Botão de comando A e B** (fig. 6).
Botão utilizado para a visualização e a programação de parâmetros do painel de instrumentos com duas posições A "▲" e B "▼".

13) **Botão de intermitência dos máximos FLASH** (fig. 6).
O botão que normalmente tem a função de sinal de luzes pode ser utilizado para as funções LAP e do aquisidor DDA do painel de instrumentos.

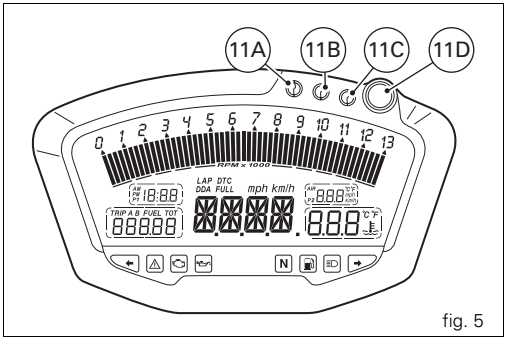


fig. 5

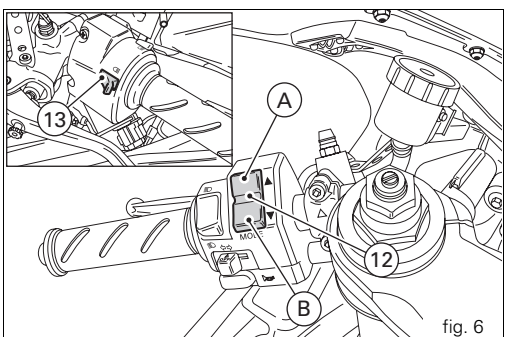


fig. 6

LCD – Principais funções

Atenção

As intervenções no painel de instrumentos devem ser sempre efectuadas com o veículo parado. Não utilize, por nenhuma razão, o painel enquanto estiver a conduzir o veículo.

1) **Velocímetro**.
Indica a velocidade de marcha.
2) **Conta-quilómetros**.
Indica a distância total percorrida.
3) **Conta-quilómetros parcial**.
Indica a distância percorrida desde a última reinicialização (TRIP A e TRIP B).
4) **Conta-quilómetros trip fuel**.
Indica a distância total percorrida em reserva.
5) **Relógio**.
6) **Cronómetro do tempo de rotação**.
7) **Indicador de rotações do motor (RPM)**.
8) **Regulação do tempo de rotação, velocidade máxima e RPM máximas (LAP)**.
9) **Indicador da tensão da bateria (BATT)**.
10) **Indicador da temperatura do ar**.
11) **Indicador da temperatura da água**.
Indica a temperatura do líquido de refrigeração do motor.

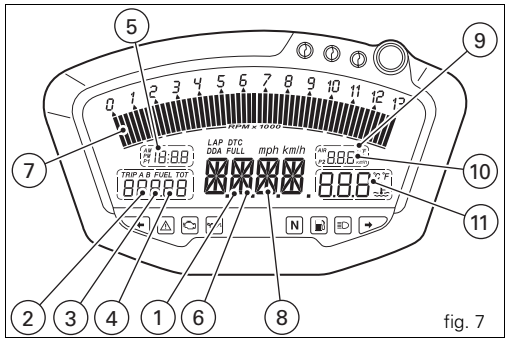


fig. 7

Importante

Não utilize a moto quando a temperatura atingir o valor máximo, pois pode danificar o motor.

PT

PT

12) **Indicador de manutenção preventiva (SERV)**.
A mensagem "SERV" assinala que foi atingida a quilometragem estabelecida para a manutenção preventiva. A mensagem é assinalada apenas no Key-On durante 5 segundos. A reinicialização do sistema deverá ser efectuada na Oficina Autorizada DUCATI que procederá à manutenção.
13) **Função LAP**.
Indica a activação da função LAP.
14) **Função DDA**.
Indica a activação da função DDA.
15) **Controlo de tracção (DTC)**.
Indica a activação da centralina DTC.

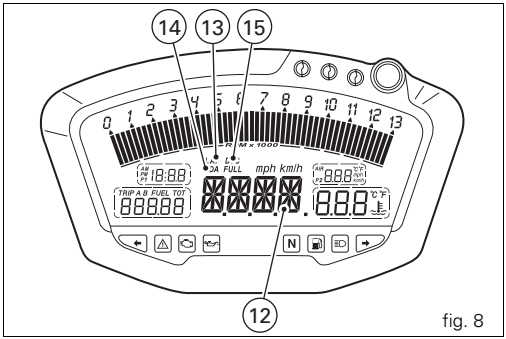


fig. 8

Importante

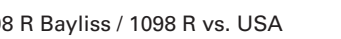
O painel é um instrumento que permite o diagnóstico do sistema de injecção/ignição electrónica. Caso entre acidentalmente em menus reservados, nunca os utilize e posicione a chave em **OFF**. Em caso de problemas, dirija-se a um centro autorizado Ducati para efectuar as verificações necessárias.

LCD – Programação/visualização dos parâmetros

Aquando da ignição (chave de **OFF** a **ON**) o painel de instrumentos activa durante 1 segundo todos os dígito do LCD e acende os indicadores em sequência.
De seguida, passa-se à visualização "normal" visualizando o Modelo e, durante 2 segundos, no lugar da velocidade do veículo, também a versão (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP).
A visualização do modelo aparece em texto a correr, repetindo-se até que o motor arranque.

1098 R vs. EU, UK, CND, FRA, JAP

1098 R Bayliss / 1098 R vs. USA



PT

Nota

Se no veículo estiver instalado o Kit Ducati Performance "Escape Completo" (fig. 58), quando se liga o painel de instrumentos, visualiza-se a mensagem:

Atenção

O Kit Ducati Performance "Escape Completo" destina-se ao uso EXCLUSIVO em pista.

MOTOR DESLIGADO MOTOR DESLIGADO MOTOR DESLIGADO MOTOR DESLIGADO MOTOR DESLIGADO MOTOR LIGADO

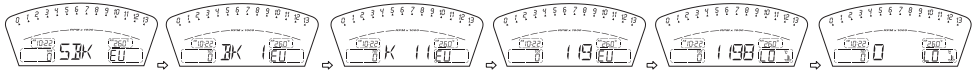


fig. 9

PT

Aquando da ignição, o painel de instrumentos visualiza sempre as seguintes informações (desactivando as funções activadas anteriormente, excepto o Traction Control, se activo):
Totalizador
Temperatura do ar
Relógio
Velocidade
Temperatura do líquido de refrigeração do motor
Nº de rotações do motor

Nesta altura, com o botão (1, fig. 10) na posição B "▼", é sempre possível passar da função **Totalizador (TOT)** às seguintes funções:
TRIP A
TRIP B
TRIP FUEL (apenas se estiver activo)
DTC (disponível apenas se o Traction Control estiver disponível e activo) para depois regressar à função **Totalizador (TOT)**.

Se, por outro lado, carregar no botão (1, fig. 10) na posição A "▲", o sistema entra no MENU visualizando em sequência as seguintes funções:
Error (apenas se estiver activo)
BATT
RPM
LAP (OFF ou ON)
LAP MEM
DDA (OFF ou ON)
Erase DDA

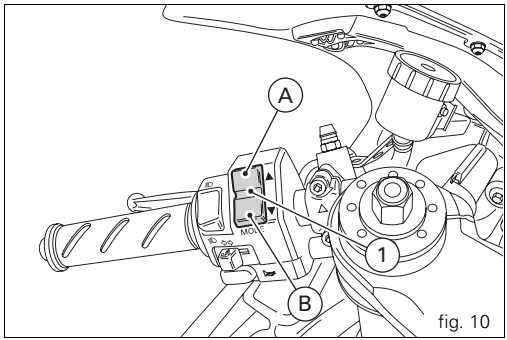


fig. 10

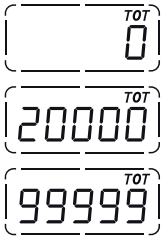
DTC OFF/ON (activo apenas se o Traction Control estiver disponível)
DTC Setup (activo apenas se o DTC estiver activo)
TIME Set
CODE (apenas se estiver activo)

Importante

Este menu só está activo se a velocidade do veículo for inferior a 20 km/h; se estiver no interior deste MENU e a velocidade do veículo ultrapassar 20 km/h, o painel de instrumentos sai automaticamente e passa-se à visualização inicial; no entanto, é possível sair do menu a qualquer momento carregando durante 3 segundos no botão (1, fig. 10) na posição A "▲".

Indicador do espaço total percorrido "Totalizador"
Esta função permite a visualização da indicação do espaço total percorrido.
Aquando da ignição, o sistema entra automaticamente nesta função.
O dado é memorizado de modo permanente e não pode ser reiniciado.
Se o dado ultrapassar a quilometragem 99999 km (ou 99999 milhas), permanece visualizada permanentemente a mensagem "99999".

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

fig. 11

PT

Indicador da temperatura do ar

Esta função permite a visualização da temperatura externa.
Extremos de visualização: -39 °C÷+124 °C.
Em caso de avaria do sensor (-40 °C, +125 °C ou desligado), são visualizados os traços "- - -" não intermitentes e acende-se o indicador de "Diagnóstico do Motor - EOBD" (8, fig. 4).

PT

vs. EU, UK, CND, FRA, JAP

vs. USA

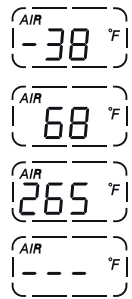


fig. 12

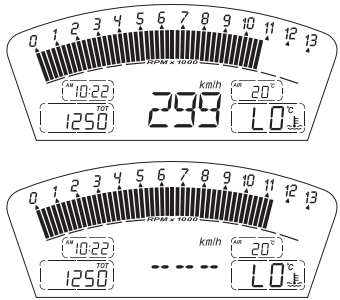
Indicação da velocidade do veículo

Esta função permite visualizar a indicação da velocidade do veículo.

O painel de instrumentos recebe a informação da velocidade real (calculada em km/h) da centralina e visualiza o dado aumentado em 8%.

A velocidade máxima visualizada é de 299 km/h (186 mph). Se se exceder os 299 km/h (186 mph), o painel de instrumentos visualiza as linhas "- - -" (não intermitentes).

vs. EU, CND, FRA JAP



v.s. UK, USA

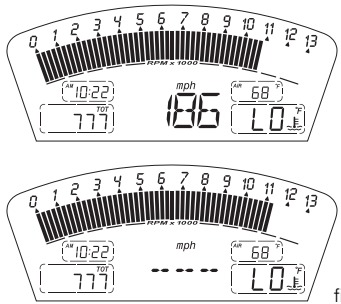


fig. 13

PT

PT

Indicador da temperatura do líquido do motor

Visualiza a temperatura do líquido de refrigeração do motor:

- se o dado for igual ou inferior a -40 °C (-40 °F), o painel de instrumentos mostra os traços ("---") intermitentes e, ao mesmo tempo, acende-se o indicador de "Diagnóstico do Motor - EOBD" (8, fig. 4);
- se o dado estiver compreendido entre -39 °C (-38 °F) e +39 °C (+102 °F), o painel de instrumentos mostra a mensagem "LO" de modo fixo;
- se o dado estiver compreendido entre +40 °C (+104 °F) e +120 °C (+248 °F), o painel de instrumentos mostra o dado de modo fixo;
- se o dado estiver compreendido entre +121 °C (+250 °F) e +124 °C (+255 °F), o painel de instrumentos mostra a mensagem "HI" de modo intermitente;
- se o dado for igual ou superior a +125 °C (+257 °F), o painel de instrumentos mostra os traços ("---") intermitentes e, ao mesmo tempo, acende-se o indicador de "Diagnóstico do Motor – EOBD" (9, fig. 4);
- em caso de ANOMALIA do sensor, são visualizados os traços ("---") intermitentes e, ao mesmo tempo, acende-se o indicador de "Diagnóstico do Motor - EOBD" (8, fig. 4).

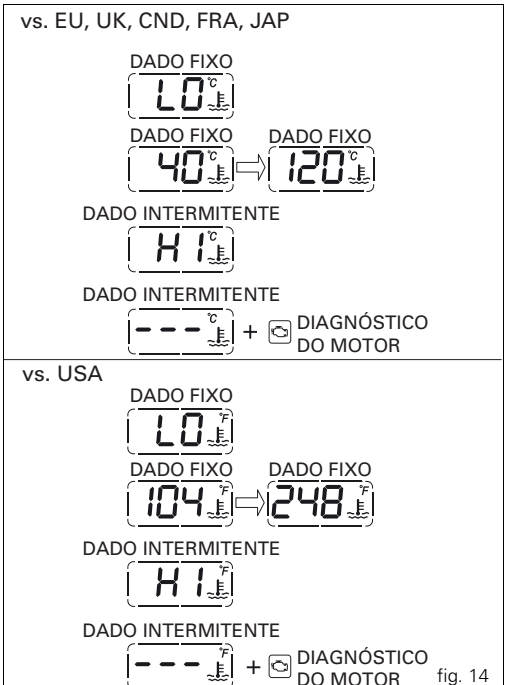
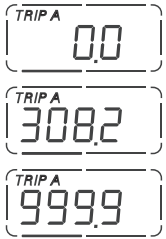


fig. 14

Indicador do espaço parcial percorrido "TRIP A"
Esta função permite a visualização da indicação do espaço parcial percorrido.
Quando se está no interior desta função, se se carregar no botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, o dado é reiniciado.
Se o dado ultrapassar o número 999.9, o espaço percorrido é reiniciado e a contagem recomeça automaticamente.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

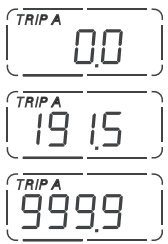


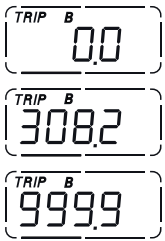
fig. 15

PT

PT

Indicador do espaço parcial percorrido "TRIP B"
Esta função permite a visualização da indicação do espaço parcial percorrido.
Quando se está no interior desta função, se se carregar no botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, o dado é reiniciado.
Se o dado ultrapassar o número 999.9, o espaço percorrido é reiniciado e a contagem recomeça automaticamente.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

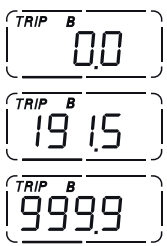
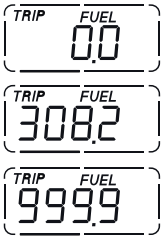


fig. 16

Indicador do espaço percorrido em reserva "TRIP FUEL"

Esta função permite a visualização da indicação do espaço percorrido com o veículo em reserva.
Durante o percurso do veículo, quando a luz de reserva se acende, qualquer que seja a função visualizada, é activado automaticamente o "TRIP FUEL".
Se o estado de reserva persistir, o dado é mantido na memória mesmo depois de desligar o motor.
A contagem é interrompida automaticamente quando o veículo já não estiver no estado de reserva.
Se o dado ultrapassar o número 999.9, o contador é reiniciado automaticamente e recomeça a contagem.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

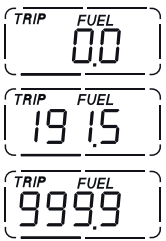


fig. 17

PT

Indicador de intervenções de manutenção (SERV)
Visualiza as intervenções de manutenção (inspecção).
O painel de instrumentos mostra a mensagem "SERV" nas seguintes quilometragens:
após os primeiros 1000 km de totalizador;
a cada 12000 km de totalizador.
A informação está presente no painel de instrumentos até ser devidamente reiniciada.
Quando aparecer a mensagem, dirija-se a um concessionário ou um centro de assistência autorizado.

PT

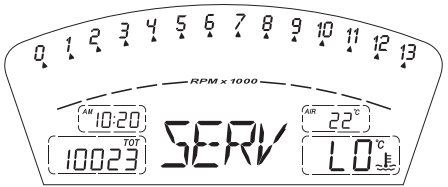


fig. 18

Indicador da tensão da bateria (BATT)

Esta função descreve o funcionamento do indicador da tensão da bateria.

Para visualizar a função, é necessário entrar no menu e entrar na página "BATT".

O painel de instrumentos mostra a informação da tensão da bateria do seguinte modo:

- se o dado estiver compreendido entre 12,1 e 14,9 Volt, é visualizado de modo fixo;
- se o dado estiver compreendido entre 10,0 e 12,0 Volt ou entre 15,0 e 16,0 Volt, é visualizado de modo intermitente;
- se o dado for igual ou inferior a 9,9 Volt, é visualizada a mensagem "LO" intermitente e acende-se o indicador de Diagnóstico do Veículo (9, fig. 4);
- se o dado for igual ou superior a 16,1 Volt, é visualizada a mensagem "HI" intermitente e acende-se o indicador de Diagnóstico do Veículo (9, fig. 4).

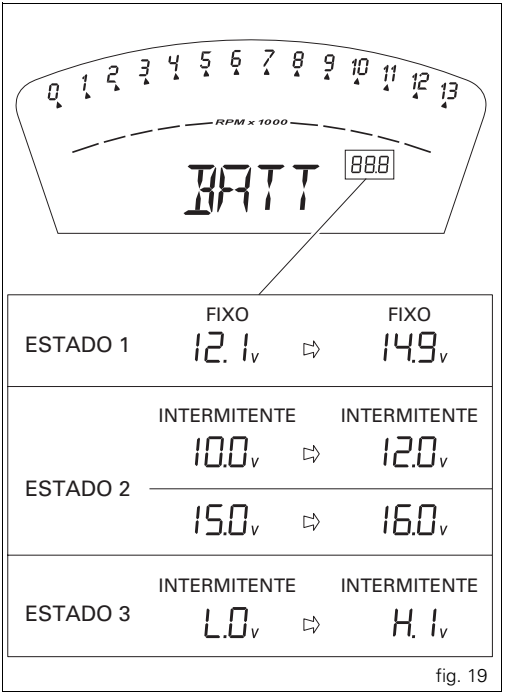


fig. 19

PT

Regulação do ralenti das rotações do motor (RPM)
Esta função descreve o funcionamento da regulação do ralenti das rotações do motor.
Para visualizar a função, é necessário entrar no menu e entrar na página "RPM".
O painel de instrumentos mostra, para além da escala do conta-rotações superior, o número das rotações do motor (rpm) de modo numérico para ter uma melhor precisão na regulação do "ralenti".

PT

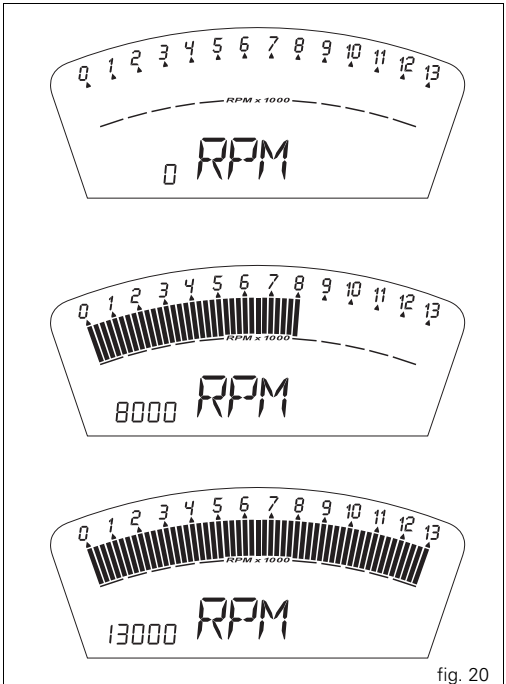


fig. 20

Visualizador do tempo de rotação (LAP)

Esta função descreve o funcionamento do visualizador do tempo na rotação.

Para activar a função, é necessário entrar no menu e programar a função "LAP" para "On" mantendo o botão (1, fig. 10) premido na posição B "▼" durante 3 segundos.

O START e o STOP do cronómetro devem ocorrer através do botão de intermitência dos máximos FLASH (12, fig. 5) no comutador esquerdo.

Sempre que se prime o FLASH e a função LAP está activa, o painel de instrumentos mostra durante 10 segundos o tempo de rotação, regressando depois à visualização "normal".

O número máximo de rotações que se pode memorizar é de 30.

Se a memória estiver cheia, sempre que for premido o botão FLASH, o painel de instrumentos não memoriza mais nenhum tempo de rotação mas visualiza durante 3 segundos a mensagem "FULL" intermitente até que os tempos sejam reiniciados.

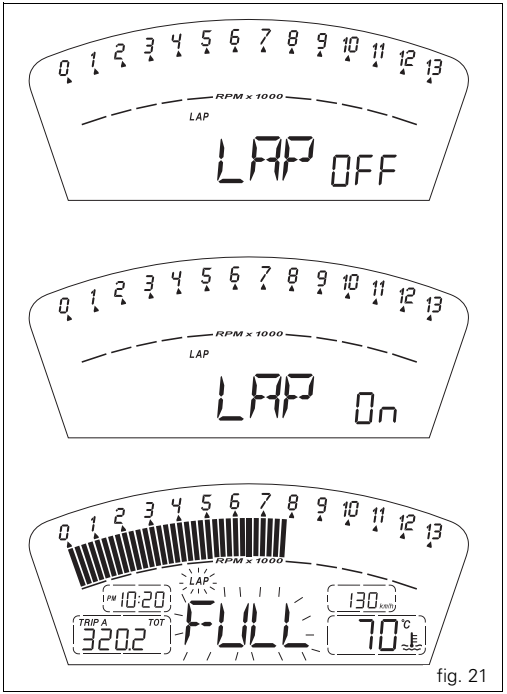


fig. 21

PT

PT

Quando se desactiva a função LAP através do menu, a "rotação" em curso não é memorizada.
Se a função LAP estiver activa e o painel de instrumentos se desligar inesperadamente (Key-Off), a função LAP é desactivada automaticamente (se o cronómetro também estiver activo, a "rotação" em curso não é memorizada).
Se o tempo nunca for "parado", quando se atingir 99 minutos, 59 segundos, 99 centésimas, o cronómetro recomeça do 0 (zero) e a contagem do tempo contínua até que a função seja desactivada.
Se, por outro lado, a função LAP for activada e a "memória" não tiver sido reiniciada mas as rotações memorizadas forem inferiores a 30 (exemplo: 18 rotações memorizadas), o painel de instrumentos memoriza as eventuais restantes rotações até à "saturação" da memória (neste caso, poderá memorizar mais 12 rotações).
Nesta função, está prevista apenas a visualização dos tempos de rotação; no entanto, são memorizados também outros dados (Velocidade MAX, rpm MAX, limitador se atingido) para uma posterior visualização completa na função Lap Memory.

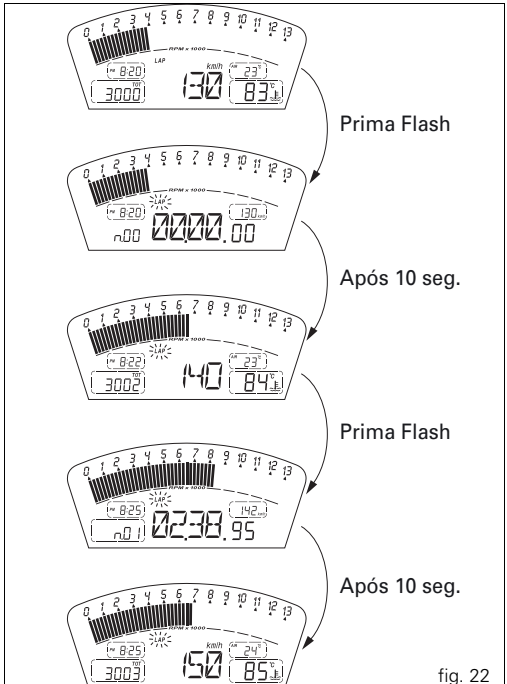


fig. 22

Visualizador dos dados memorizados (LAP Memory)

Visualizador dos dados memorizados com a função LAP: tempo de rotação, velocidade MAX e RPM MAX.
Para visualizar os tempos memorizados, é necessário entrar no menu da página "LAP MEM".
Nesta página do menu, se se carregar no botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, entra-se na visualização da "1ª rotação"; o visor indicará o número da rotação, o tempo de rotação, a velocidade MAX e o número de rpm MAX atingidas ligadas à respectiva rotação.
Premindo o botão (1, fig. 10) na posição B "▼", efectua-se o scroll dos 30 tempos memorizados para depois regressar à 1ª rotação.
Se, durante a visualização dos tempos memorizados, se mantiver premido o botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, o visor reinicia instantaneamente todos os tempos memorizados; neste caso, se a função LAP estiver activa, é desactivada automaticamente.
A velocidade MAX memorizada é aquela indicada no painel de instrumentos, durante a função Lap.
Se, durante a memorização, a velocidade MAX indicada ultrapassar 299 km/h (186 mph), aparece o dado da velocidade atingida (exemplo: 316 km/h).
Se não estiver presente qualquer dado na memória, são visualizados os 30 tempos, com o cronómetro que indica "00.00.00", o número de rpm MAX = 0 e a velocidade MAX = 0.
Se, durante a rotação, o motor tiver atingido um dos dois limiares anteriores ao limitador ou o próprio limitador, durante a visualização dos tempos memorizados, acendem-se os respectivos indicadores luminosos (10, fig. 4).

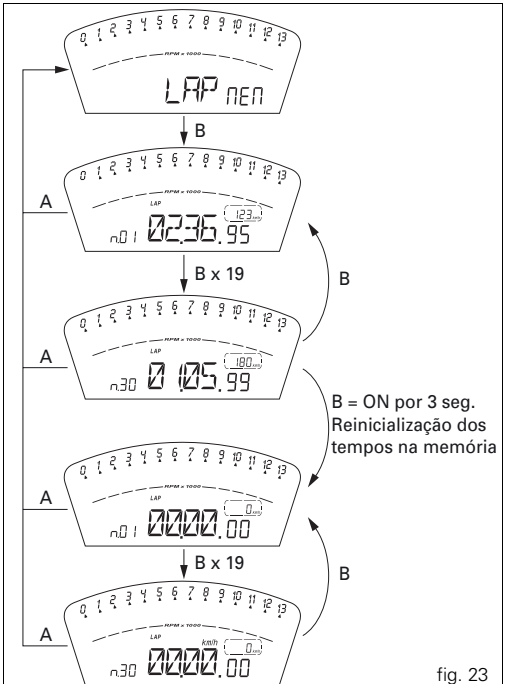


fig. 23

PT

Aquisidor DDA

Esta função permite a activação do aquisidor DDA (Ducati Data Analyzer) (ref. pág. 80): o aquisidor deve ser ligado à cablagem do veículo.

Para activar a função, é necessário entrar no menu e programar o aquisidor "DDA" para "On" mantendo o botão (1, fig. 10) premido na posição B "▼" durante 3 segundos.

O START e o STOP do separador de rotações da aquisição ocorrem através do botão do sinal de luzes FLASH (13, fig. 6) no comutador esquerdo.

Se a função DDA estiver activa e o painel de instrumentos se desligar inesperadamente (Key-Off), a função é desactivada automaticamente.

PT

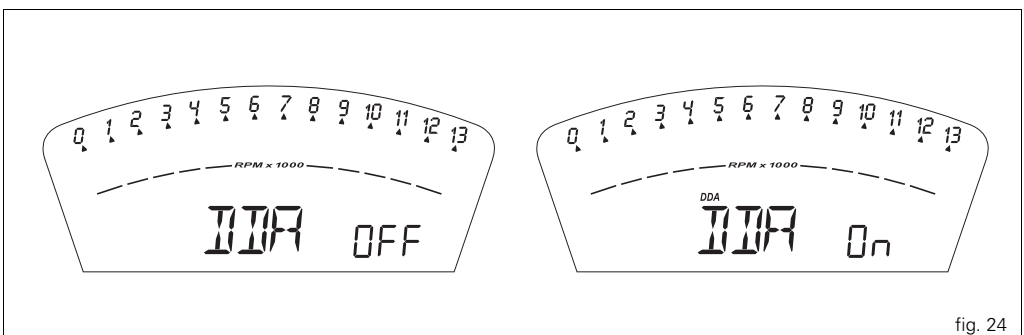


fig. 24

Erase DDA

Esta função permite apagar os dados guardados no aquisidor DDA: o aquisidor deve ser ligado à cablagem do veículo. Para cancelar os dados, é necessário entrar na página "Erase DDA".

Se se premir o botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos e o aquisidor DDA não adquirir dados, o visor mostra durante 10 segundos a mensagem "WAIT…"; no final dos 10 segundos, aparece a mensagem "ERASE OK" durante 2 segundos, para confirmar que os dados do aquisidor DDA foram cancelados.

Por outro lado, se se premir (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos e o aquisidor DDA estiver a adquirir, não é cancelada a memória do aquisidor de dados e o visor mostra durante 2 segundos a mensagem "FAIL".

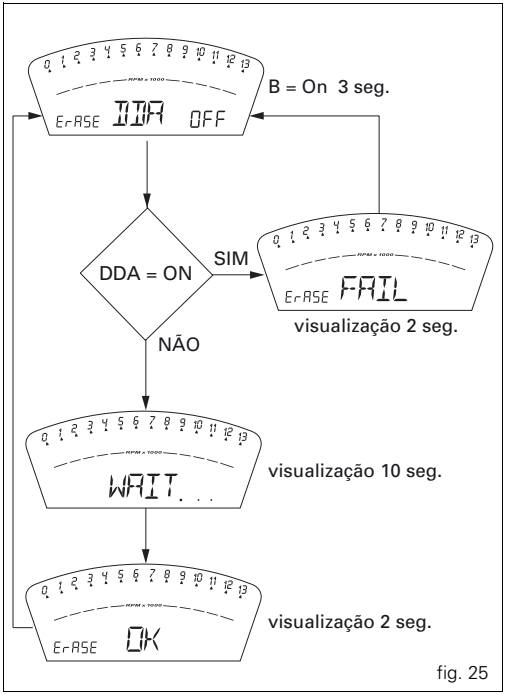


fig. 25

PT

Função de Activação/desactivação DTC (Ducati Traction Control)

Atenção

Ela permite a activação do Sistema Ducati Traction Control: DTC.

PT

Atenção

Objectivo do sistema

O DTC é um sistema de assistência à disposição do piloto, que tanto pode ser utilizado na condução na estrada como em pista.

Por sistema de assistência entende-se um mecanismo destinado a facilitar e a tornar mais segura a condução da moto; no entanto, ele não elimina nem atenua todos os deveres comportamentais do piloto em relação à prudência da condução, à adopção de uma conduta que possa não só prevenir os seus próprios erros, como também os erros de terceiros, realizando uma manobra de emergência, tal como imposto pelas normativas sobre a circulação na estrada.

O piloto deve sempre considerar que os sistemas de segurança activa desempenham uma função de tipo preventivo. Os elementos activos ajudam o piloto a controlar a moto, para que a sua gestão seja a mais facilitada e segura possível. Os sistemas activos não devem induzir o piloto, confiando cegamente na presença dos mesmos, a conduzir a moto a velocidades superiores às razoavelmente permitidas,

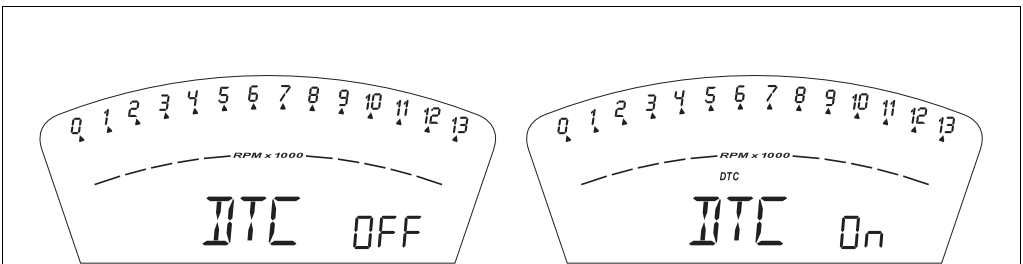


fig. 26

ignorando o contexto ambiental em que se desloca o motociclo, as leis físicas, as normas comportamentais supra citadas e o código da estrada.

Activação do sistema
Para activar o sistema deve-se operar com o motociclo parado e em posição de segurança.
Para activar o módulo Traction Control, é necessário entrar no menu e programar a função "DTC" para "On" mantendo o botão (1, fig. 10) premido na posição B "▼" durante 3 segundos; após os 3 segundos, é activada a mensagem "DTC", que assinala a activação do DTC. A mensagem "DTC", quando está activa, é visível não só na visualização normal mas também no interior das páginas do menu.

Nota
As funções do sistema
Para operar no sistema é necessário operar com o motociclo parado e em posição de segurança.
Sempre que o DTC é activado, o módulo Traction Control programa o nível de intervenção n.8; de seguida, será possível modificar o nível de intervenção com a função "Regulação do nível de intervenção do Traction Control (DTC SETUP)".
Para desactivar o módulo Traction Control, é necessário entrar no menu e programar "DTC" para "OFF" mantendo novamente o botão (1, fig. 10) premido na posição B "▼" durante 3 segundos; após os 3 segundos, é desactivada a mensagem "dtc", que assinala a desactivação do Traction Control.

Se a centralina Traction Control estiver activa e a moto se desligar ou for desligada (Key-Off) inesperadamente, a função **não** é desactivada e, no arranque seguinte (Key-ON), ainda ficará activa (DTC On).
Se, pelo contrário, houver uma interrupção inesperada da Bateria (Bat-OFF), quando a tensão for restabelecida e no arranque- seguinte, a função já não está activada (DTC OFF).

Manutenção regular
Para o funcionamento regular do sistema é necessário cumprir as manutenções programadas pelo construtor.

Erros racionalmente cometidos pelo piloto na condução com o sistema DTC activado

PT

Função de regulação do DTC (Ducati Traction Control)

Esta função permite regular o nível de intervenção da centralina DTC (Ducati Traction Control).

Para regular a centralina Traction Control, é necessário entrar no menu com a moto parada na página "Setup DTC". Esta página é visualizada no menu somente depois de activar a Centralina Traction Control (DTC ON).
À direita do visor é indicado o nível de intervenção do Traction Control (L.1…….L.8) que foi regulado; os níveis de intervenção vão de "1" a "8" e a intervenção do Traction Control aumenta com o aumento do número regulado (ver parágrafo seguinte).
Quando estiver nesta página, se se carregar no botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, entra-se na regulação.

página 1: aparece a mensagem "Setup LEV. 1".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼".

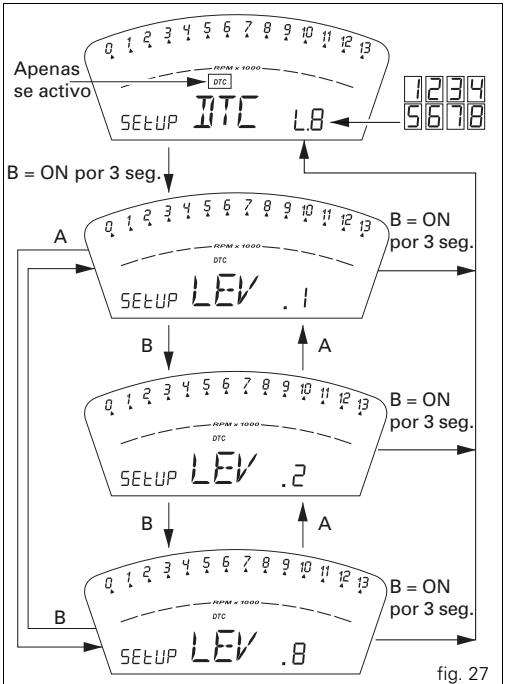


fig. 27

página 2: aparece a mensagem "Setup LEV. 2".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 3: aparece a mensagem "Setup LEV. 3".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 4: aparece a mensagem "Setup LEV. 4".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 5: aparece a mensagem "Setup LEV. 5".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 6: aparece a mensagem "Setup LEV. 6".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 7: aparece a mensagem "Setup LEV. 7".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

página 8: aparece a mensagem "Setup LEV. 8".
Se se pretender memorizar este "nível", é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos; o painel de instrumentos sairá automaticamente desta página colocando-se na visualização inicial indicando o nível memorizado à direita do visor.
Para passar ao nível seguinte, é necessário premir a tecla (1, fig. 10) na posição B "▼"; para regressar ao nível anterior, é necessário premir a tecla (1, fig. 10), na posição A "▲".

PT

Se o DTC estiver activo, a configuração programada é visualizada mesmo à saída da página "**SEtUP DTC**", a seguir às indicações TOT, TRIP A, TRIP B e TRIP Fuel.

A configuração programada é sempre memorizada, mesmo quando se desliga o motor.

Se, pelo contrário, houver uma interrupção inesperada da Bateria (Bat-OFF), quando a tensão for restabelecida e no arranque- seguinte, a função já não está activada (DTC OFF).

Indicações para a selecção do nível

Atenção

A afinação dos 8 níveis do sistema DTC fornecidos com o seu veículo foi efectuada com os pneus originais da moto (marca, modelo e medidas características).
A utilização de pneus com dimensões diferentes dos ortiginais pode alterar as características de funcionamento do sistema.
Em caso de pequenas diferenças como, por eemplo, no caso de pneus de marca e/ou modelo diferentes dos originais, mas pertencentes à mesma classe dimensional (tras. = 190/55-17; diant. = 120/70-17), basta seleccionar o nível mais adequado entre os disponíveis para restabelecer o funcionamento ideal do sistema.
Em caso de utilização de pneus pertencentes a outra classe dimensional, ou de dimensões sensivelmente diferentes dos originais, é possível que o funcionamento do sistema seja alterado a tal ponto que nenhum dos 8 níveis seleccionáveis seja satisfatório.
Neste caso, é aconselhável desactivar o sistema.

Seleccionando o nível 8, a centralina DTC intervirá ao mínimo sinal de patinagem do pneu traseiro.
Entre o nível 8 e o nível 1 existem 6 níveis de intervenção intermédios. A intervenção do DTC diminui de modo regular, passando do nível 8 ao nível 1.
Com os níveis 1, 2 e 3, a centralina DTC faz com que o pneu traseiro patine e derrape à saída de uma curva; a utilização destes níveis é aconselhável apenas em pista e apenas aos utilizadores muito experientes.

A escolha do nível correcto dependerá principalmente de 3 variáveis:

1) A aderência (tipo de pneu, desgaste do pneu, tipo de asfalto, condições climáticas, etc.).
2) O traçado/percurso (curvas com velocidade de andamento muito semelhante ou muito diferente).
3) O estilo de condução (mais "redondo" ou mais "anguloso").

Dependência do nível das condições de aderência:
A procura do nível correcto está estreitamente relacionada com as condições de aderência do traçado/percurso (ver mais adiante os conselhos para o uso em pista e na estrada).

Dependência do nível do tipo de traçado:
Se o traçado/percurso tiver curvas com velocidades de andamento homogéneas, será mais fácil encontrar um nível de intervenção satisfatório nas curvas; pelo contrário, um traçado/percurso com uma curva apertada muito lenta em relação ao resto das curvas exigirá um nível de intervenção de compromisso (na curva apertada, o DTC tenderá sempre a intervir mais do que no resto das curvas).

Dependência do nível do estilo de condução:
O DTC tende a intervir sobretudo em quem guia de forma "redonda", inclinando muito a moto mais do que em quem guia de forma "angulosa", levantando a moto o mais rapidamente possível à saída de uma curva.

Conselhos para o uso em pista
É aconselhável utilizar o nível 8 para duas voltas completas à pista (para aquecer os pneus) para o contacto com o sistema; de seguida, é aconselhável testar sucessivamente os níveis 7, 6, etc. até se encontrar o nível de intervenção DTC mais agradável (sempre com duas voltas completas à pista para cada nível, a fim de colocar os pneus à temperatura ideal). Caso o nível encontrado seja satisfatório em todas as curvas, excepto uma ou duas lentas em que existe um excesso de intervenção, pode tentar-se modificar ligeiramente o próprio estilo de condução "angulando" mais as curvas lentas e, de seguida, levantando a moto mais rapidamente à saída, em vez de procurar imediatamente um nível de intervenção diferente.

Conselhos para o uso na estrada
Active o DTC, seleccione o nível 8 e conduza a moto de acordo com o seu estilo; se a intervenção do DTC for excessiva, é aconselhável testar sucessivamente os níveis 7, 6, etc. até se encontrar o nível de intervenção DTC mais agradável.
Em caso de variação das condições de aderência e/ou do tipo de percurso e/ou do seu estilo de condução, e o nível programado já não for satisfatório, passe ao nível seguinte e proceda deste modo à procura do nível mais agradável (ex. se com o nível 7 a intervenção do DTC for excessiva, passe ao nível 6; se com o nível 7 já náo se sentir qualquer intervenção do DTC, passe ao nível 8).

PT

Função de regulação do relógio

Esta função permite regular o relógio.
Para regular o relógio, é necessário entrar na página "TIME Set" do menu.
Quando estiver nesta página, se se carregar no botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, entra-se na regulação.
Entrando nesta função, a mensagem "AM" começa a piscar; premindo o botão (1, fig. 10), na posição B "▼", passa-se à intermitência da mensagem "PM":
premindo o botão (1, fig. 8) na posição B "▼" regressa-se ao passo anterior (se a hora for 00:00, quando se passa de "AM" para "PM" aparece 12:00);
premindo o botão (1, fig. 10), na posição A "▲", passa-se à regulação dos minutos, que ficam intermitentes. Sempre que se prime na posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de 1 hora; mantendo premido na posição B "▼" a contagem avança de modo rotativo com passos de 1 hora por segundo (durante a pressão prolongada da tecla, as horas não piscam);
premindo o botão (1, fig. 10), na posição A "▲", passa-se à regulação dos minutos, que ficam intermitentes. Sempre que se prime na posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de 1 minuto; mantendo premido na posição B "▼" a contagem avança de modo rotativo com passos de 1 minuto por segundo. Mantendo premido na posição B "▼" durante mais de 5 segundos, os passos aumentam com passos de 1 a cada 100 ms (durante a pressão prolongada na posição B "▼", os segundos não piscam);
premindo na posição A "▲", sai-se do modo de regulação, visualizando o novo horário programado.

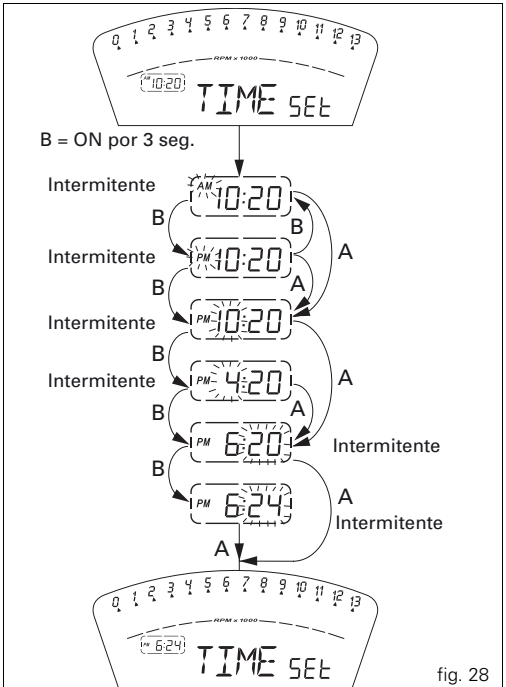


fig. 28

Diagnóstico do painel de instrumentos

Importante
O painel de instrumento efectua o diagnóstico do sistema de modo correcto após 60 segundos desde o último Key-Off.

São visualizados os comportamentos anormais do veículo. Na presença de vários erros, aparecem em texto a correr a cada 3 segundos.

De seguida, é indicada a tabela dos erros que podem ser visualizados.

Atenção
Quando for visualizado um erro, dirija-se sempre a uma oficina autorizada Ducati.

PT

Indicador	Mensagem de erro		Erro
	COIL	8.1	Erro da bobina do cilindro horizontal
	COIL	8.2	Erro da bobina do cilindro horizontal
	COIL	9.1	Erro da bobina do cilindro vertical
	COIL	9.2	Erro da bobina do cilindro vertical
	COIL	10.1	Erro da bobina do cilindro horizontal
	COIL	10.2	Erro da bobina do cilindro horizontal

PT

Indicador	Mensagem de erro		Erro
	COIL	11.1	Erro da bobina do cilindro vertical
	COIL	11.2	Erro da bobina do cilindro vertical
	INJE	12.1	Erro do injector do cilindro horizontal
	INJE	12.2	Erro do injector do cilindro horizontal
	INJE	13.1	Erro do injector do cilindro vertical
	INJE	13.2	Erro do injector do cilindro vertical
	INJE	14.1	Erro do injector do cilindro horizontal
	INJE	14.2	Erro do injector do cilindro horizontal
	INJE	15.1	Erro do injector do cilindro vertical
	INJE	15.2	Erro do injector do cilindro vertical
	PUMP	16.0	Erro do relé da bomba de gasolina
	FAN	18.1	Erro do relé das ventoinhas

Indicador	Mensagem de erro		Erro
	FAN	18.2	Erro do relé das ventoinhas
	STRT	19.1	Erro do telerruptor de arranque
	STRT	19.2	Erro do telerruptor de arranque
	STEP.	21.1	Erro do motor de passo
	STEP.	21.2	Erro do motor de passo
	STEP.	21.3	Erro do motor de passo
	LAMB.	22.1	Erro nos aquecedores lambda
	LAMB.	22.2	Erro nos aquecedores lambda
	EXVL	23.1	Erro do motor de arranque da válvula no escape
	EXVL	23.2	Erro do motor de arranque da válvula no escape
	EXVL	23.3	Erro do motor de arranque da válvula no escape
	EXVL	23.4	Erro do motor de arranque da válvula no escape

PT

PT

Indicador	Mensagem de erro		Erro
	TPS	1.1	Erro do potenciómetro da válvula borboleta
	TPS	1.2	Erro do potenciómetro da válvula borboleta
	PRESS	2.1	Erro do sensor de pressão
	PRESS	2.2	Erro do sensor de pressão
	T.WAT	3.1	Erro do sensor da temperatura da água do motor
	T.WAT	3.2	Erro do sensor da temperatura da água do motor
	AIR	4.1	Erro do sensor de temperatura do ar
	AIR	4.2	Erro do sensor de temperatura do ar
	BATT	5.1	Erro da tensão da bateria
	BATT	5.2	Erro da tensão da bateria
	LAMB	6.1	Erro da sonda lambda
	TILT	6.2	Erro da sonda lambda 2

Indicador	Mensagem de erro		Erro
	DTC	8.0	Erro do módulo traction control
	ECU	30.0	Erro do módulo de controlo do motor
	PK.UP	34.0	Erro do sensor pick up
	SPEE.	36.0	Erro do sensor de velocidade
	IMMO	37.0	Erro do imobilizador
	IMMO	37.1	Erro do imobilizador
	IMMO	37.3	Erro do imobilizador
	IMMO	37.5	Erro do imobilizador
	CAN	38.0	Erro da linha de comunicação CAN

PT

Função da retroiluminação
A retroiluminação do painel de instrumentos é sempre activada quando se liga o motor. O painel de instrumentos, graças a sensores internos que medem a intensidade da luz, reduz em 20% a intensidade máxima da retroiluminação quando está escuro para não ser demasiado incómoda.

Função de desactivação "inteligente" do farol
Esta função permite reduzir o consumo da bateria, regulando automaticamente a desactivação do farol. O dispositivo entra em funcionamento em 3 casos:
- no 1º caso, se se comutar a chave de **OFF** para **ON** e não se efectuar nenhum arranque do motor, após 60 segundos, o farol é desactivado e só volta a acender-se no próximo arranque do motor;
- no segundo caso, após a utilização normal do motociclo com os faróis acesos, o motor é desligado através do botão **RUN**-**STOP** colocado no comutador direito. Neste caso, 60 segundos após o motor ter sido desligado, o farol será desactivado e reactivado quando se arranca novamente o motor;
- no 3º caso, durante o arranque do motor, o farol é desligado e volta a acender-se assim que se liga o motor.

Função ARRANQUE "inteligente" do farol
Esta função permite a activação "programada" do farol mesmo com o veículo desligado (Key-Off).
O painel de instrumentos, imediatamente após o Key-Off, permanece activo durante 60 segundos, permitindo activar os faróis se o botão (1, fig. 10) for premido na posição A "▲" ou B "▼".
Durante estes 60 segundos, a cada pressão do botão (1, fig. 10) na posição A "▲" ou B "▼", o painel de instrumentos permite activar o farol durante 30 segundos; a cada pressão, será somado o tempo de activação até um máximo de 6 pressões do botão (1, fig. 10) na posição A "▲" ou B "▼"(o tempo máximo é de 180 segundos).
Após a primeira pressão do botão (1, fig. 10) na posição A "▲" ou B "▼", obtém-se o START dos 30 segundos com consequente activação do farol; apenas se a segunda pressão ocorrer durante estes 30 segundos se poderá somar o tempo de activação; se os 30 segundos de activação do farol tiverem expirado, já não será possível "acrescentar" mais 30 segundos e o painel de instrumentos desactivará o farol.
Para poder restabelecer esta função, é necessário efectuar pelo menos um Key-On/Key-Off.
Se, a qualquer momento em que a função estiver activa, se verificar uma interrupção inesperada da bateria, quando a tensão for restabelecida, o painel de instrumentos desactiva a função (o painel de instrumentos não permanece activo durante 60 segundos).

O sistema do imobilizador

Para aumentar a protecção anti-roubo, o motociclo possui um sistema electrónico de bloqueio do motor (IMOBILIZADOR) que é activado automaticamente sempre que se desliga o quadro.
De facto, cada chave inclui na pega um dispositivo electrónico com a função de modular o sinal emitido no momento do arranque por uma antena especial incorporada no comutador. O sinal modulado constitui a "palavra de ordem", sempre diferente a cada arranque, com o qual o módulo reconhece a chave e só nesta condição permite o arranque do motor.

Chaves (fig. 29)
Com o motociclo são fornecidas:
- 2 chaves B (PRETAS).

Estas contêm o "código do sistema do imobilizador".

Nota

O seu concessionário Ducati pode solicitar a apresentação do Code Card para efectuar algumas operações.

As chaves pretas (B) são as de uso normal e servem para:
- o arranque;
- abrir o tampão do depósito de combustível;
- desbloquear a fechadura do selim.

Nota

Com as duas chaves, é também fornecida uma placa (1) com o número de identificação das chaves.

Atenção

Separe as chaves e guarde a placa (1) num lugar seguro. É ainda aconselhável utilizar apenas uma das chaves pretas para a utilização do motociclo.

PT

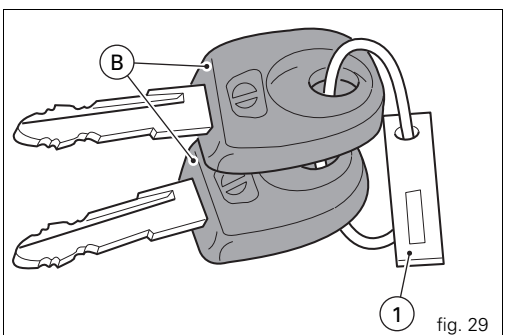


fig. 29

Code card

Juntamente com as chaves, é fornecido um CODE CARD (fig. 30) no qual está indicado o código electrónico (A, fig. 31), a utilizar no caso de bloqueio do motor e quando não há arranque após o **Key-On**.

PT

Atenção

O CODE CARD deve ser guardado num lugar seguro. É aconselhável que o utilizador tenha sempre consigo o código electrónico indicado no CODE CARD, para o caso de ter de desbloquear o motor através do procedimento a seguir descrito, que oferece a possibilidade ao utilizador, em caso de problemas no sistema do imobilizador, de desactivar a função de "bloqueio do motor" representada pela activação do indicador amarelo âmbar de diagnóstico do veículo (9, fig. 4).
A operação só é possível conhecendo o código electrónico (electronic code) indicado no code card.

Atenção

O Code Card é pedido pelo concessionário para efectuar a reprogramação de uma chave ou substituição da mesma.

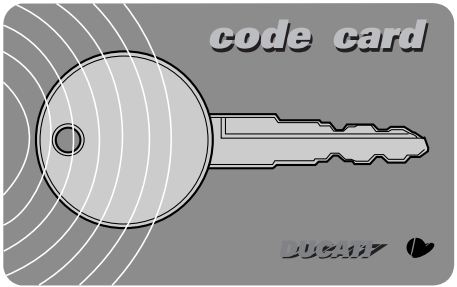


fig. 30

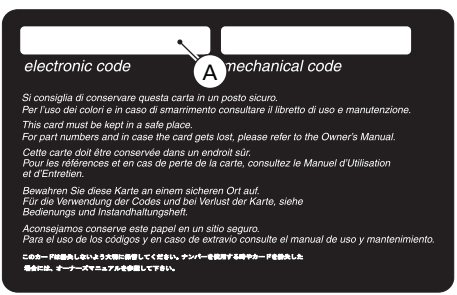


fig. 31

Procedimento de desbloqueio do imobilizador

No caso de um "BLOQUEIO do Imobilizador", é possível efectuar a operação de "Desbloqueio do Imobilizador" a partir do painel de instrumentos entrando na função correspondente, como descrito a seguir:
entre na página "CODE" do menu.

Nota
Este menu só deve estar activo se estiver presente pelo menos um erro do Imobilizador.

Quando estiver nesta página do menu, visualiza-se sempre como código inicial "00000"; nesta altura, premindo o botão (1, fig. 10) na posição B "▼" durante 3 segundos, entra-se na operação de introdução do código electrónico indicado no Code Card.

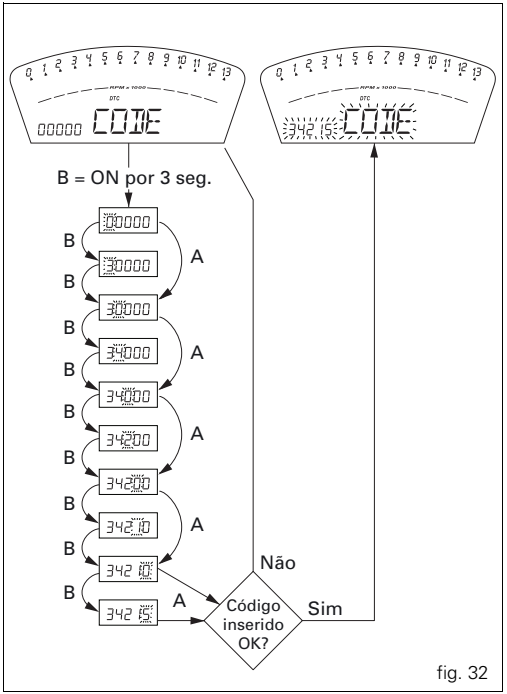


fig. 32

PT

PT

Introdução do código:
ao entrar nesta função, o primeiro dígito da esquerda começa a piscar.
Botão (1, fig. 10):
sempre que se prime a posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de um algarismo a cada segundo;
premindo a posição A "▲", passa-se à regulação do segundo algarismo, que começa a piscar. Sempre que se prime a posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de um algarismo a cada segundo;
premindo a posição A "▲", passa-se à regulação do terceiro algarismo, que começa a piscar. sempre que se prime a posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de um algarismo a cada segundo;
premindo a posição A "▲", passa-se à regulação do quarto algarismo, que começa a piscar. Sempre que se prime a posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de um algarismo a cada segundo;
premindo a posição A "▲", passa-se à regulação do quinto algarismo, que começa a piscar. Sempre que se prime a posição B "▼", a contagem avança de modo rotativo com passos de um algarismo a cada segundo;
premindo a posição A "▲", confirma-se o código.

Nesta altura, se o código tiver sido introduzido correctamente, a mensagem CODE e o código introduzido começam a piscar em simultâneo durante 4 segundos;
o indicador de Diagnóstico do Veículo (9, fig. 4) apaga-se;
de seguida, o painel de instrumentos sai automaticamente do menu permitindo o arranque "temporário" do veículo.
Se o erro persistir, quando voltar a ligar o motor, o painel de instrumentos continuará em erro e bloqueio do motor.
Por outro lado, se o código for introduzido de modo incorrecto, o painel de instrumentos regressará automaticamente ao menu "CODE" visualizando o código "00000".

Funcionamento
Sempre que se roda a chave do comutador de ON para OFF, o sistema de protecção activa o bloqueio do motor.
Aquando do arranque do motor, rodando a chave de OFF para ON:
1) se o código for reconhecido, o sistema de protecção desactiva o bloqueio do motor. Premindo o botão START (2, fig. 36), o motor arranca;
2) se o indicador de diagnóstico do veículo (9, fig. 4) e se premindo o botão (1, fig. 10) na posição B "▼" for visualizada a página com a mensagem "Error IMMO", o código não foi reconhecido. Neste caso, é aconselhável voltar a colocar a chave na posição OFF e, de seguida, de novo em ON; se o bloqueio persistir, tente de novo com a outra chave preta fornecida. Se mesmo assim não conseguir arrancar o motor, dirija-se à rede de assistência Ducati.

Atenção
Choques violentos podem danificar os componentes electrónicos da chave.
Durante o procedimento, utilize sempre a mesma chave.
A utilização de chaves diferentes pode impedir que o sistema reconheça o código da chave inserida.

Duplicação das chaves
Quando o cliente necessitar de chaves suplementares, deve dirigir-se à rede de assistência Ducati e levar todas as chaves que ainda possui e o CODE CARD.
A rede de assistência Ducati efectuará a memorização de todas as chaves novas e das que já possuía.
A rede de assistência Ducati pode pedir ao cliente que demonstre ser o proprietário do motociclo.
Os códigos das chaves não apresentados no processo de memorização são cancelados da memória, garantindo que as chaves eventualmente perdidas não estarão em condições de arrancar o motor.

Nota
No caso de mudança de proprietário do motociclo, é indispensável que o novo proprietário fique na posse de todas as chaves e do CODE CARD.

PT

Interruptor de ignição e bloqueio da direcção (fig. 33)

Está situado em frente ao depósito e possui quatro posições:

A) **ON**: activa o funcionamento das luzes e do motor;
B) **OFF**: desactiva o funcionamento das luzes e do motor;
C) **LOCK**: direcção bloqueada;
D) **P**: luz de presença acesa e direcção bloqueada.

Nota

Para colocar a chave nestas últimas duas posições, é necessário empurrá-la e depois rodar. Nas posições (B), (C) e (D) a chave pode ser retirada.

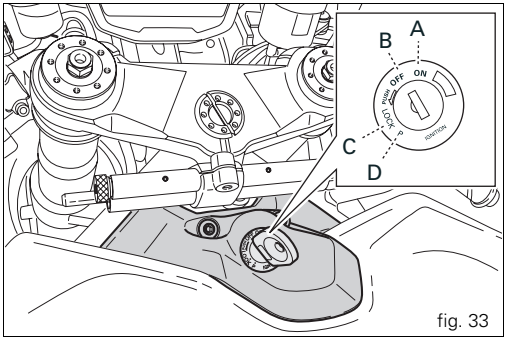


fig. 33

Comutador esquerdo (fig. 34)

1) Comutador, comando de selecção das luzes, de duas posições:
posição = luz de médios acesa;
posição = luz de máximos acesa.

2) Botão = indicador de direcção de três posições:
posição central = desligado;
posição = viragem à esquerda;
posição = viragem à direita.
Para desactivar o indicador, prima a alavanca de comando quando esta tiver regressado à posição central.

3) Botão = buzina.

4) Botão = sinal de luzes (FLASH) e comando do painel de instrumentos.

5) Botão de comando do painel de instrumentos de duas posições:
posição "▲";
posição "▼".

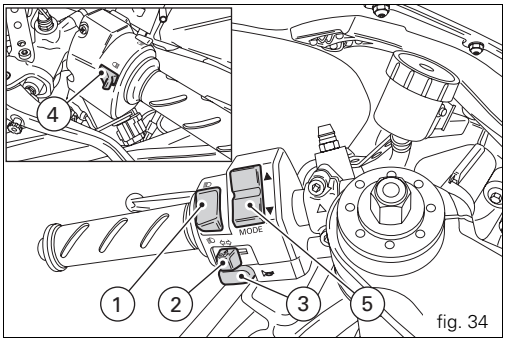


fig. 34

PT

PT

Alavanca de comando da embraiagem

A alavanca (1) que acciona o desengate da embraiagem possui um botão (2) para a regulação da distância entre a alavanca e o manípulo no punho.
A distância da alavanca é regulada por 10 posições do botão (2). Rodando no sentido dos ponteiros do relógio, a alavanca afasta-se do manípulo do acelerador. Ao contrário, rodando o manípulo para a esquerda, aproxima-se.
Quando a alavanca (1) é accionada, interrompe-se a transmissão do motor para a caixa de velocidades e, consequentemente, para a roda motriz. A sua utilização é muito importante em todas as fases de condução do motociclo, especialmente nos arranques.

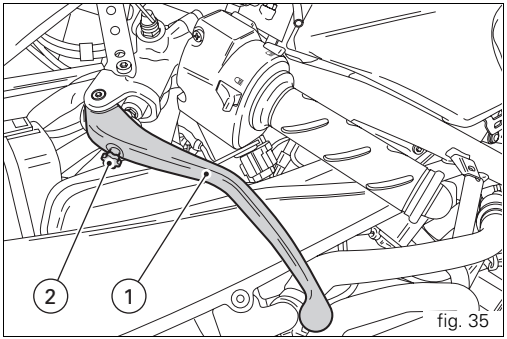


fig. 35

Atenção

A regulação da alavanca da embraiagem é efectuada com a moto parada.

Importante

A utilização correcta deste dispositivo prolonga a vida do motor evitando danos a todos os órgãos da transmissão.

Nota

É possível ligar a moto com o cavalete lateral estendido e a caixa de velocidades na posição de ponto morto ou com uma velocidade engatada, mantendo a alavanca da embraiagem puxada para trás (neste caso, o cavalete deve estar fechado).

Comutador direito (fig. 36)

1) Interruptor de **PARAGEM DO MOTOR**, de duas posições:
posição ⟳ (**RUN**) = andamento;
posição ⊗ (**OFF**) = paragem do motor.

Atenção

Este interruptor serve sobretudo nos casos de emergência, quando é necessário desligar rapidamente o motor. Após a paragem, volte a colocar o interruptor na posição ⟳ para poder arrancar o motociclo.

Importante

Após ter viajado com as luzes acesas, se o motor for desligado com o interruptor (1) e se a chave de ignição for deixada em **ON**, as luzes permanecem acesas e a bateria pode ficar descarregada.

2) Botão ⏲ = arranque do motor.

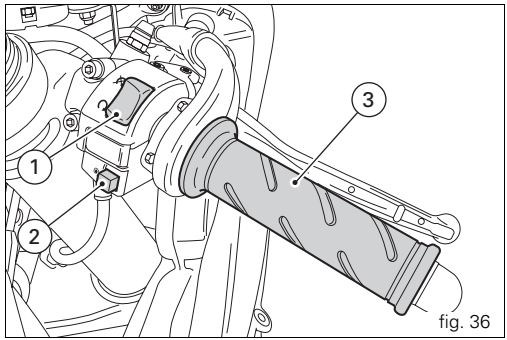


fig. 36

Manípulo rotativo do comando do acelerador (fig. 36)

O manípulo rotativo (3), no lado direito do guiador, comanda a abertura das válvulas borboleta do corpo da válvula borboleta. Quando libertado, o manípulo regressa automaticamente à posição inicial de ralenti.

PT

Alavanca de comando do travão dianteiro

(fig. 37)

Para accionar o travão dianteiro, puxe a alavanca (1) na direcção do manípulo rotativo. Basta um pequeno esforço com a mão para accionar este dispositivo, uma vez que possui funcionamento hidráulico.

A alavanca (1) de comando possui um botão (2) para a regulação da distância da alavanca ao manípulo no guiador. A distância da alavanca é regulada por 10 posições do botão (2). Rodando no sentido dos ponteiros do relógio, a alavanca afasta-se do manípulo do acelerador. Ao contrário, rodando o manípulo para a esquerda, aproxima-se.

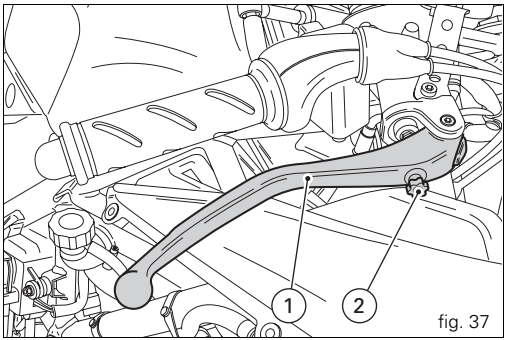


fig. 37

Pedal de comando do travão traseiro

(fig. 38)

Para accionar o travão traseiro, carregue no pedal (1) para baixo com o pé.

O sistema de comando é do tipo hidráulico.

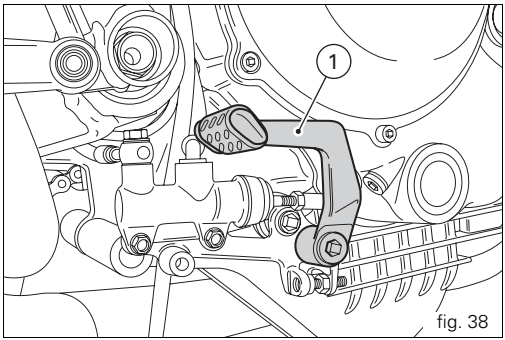


fig. 38

PT

Pedal de comando da caixa de velocidades (fig. 39)

O pedal de comando da caixa de velocidades possui uma posição de ponto morto central N, com retorno automático; esta condição é assinalada pelo indicador N (3, fig. 4) aceso no painel.

O pedal pode ser deslocado:

para baixo = empurre o pedal para baixo para engatar a 1ª velocidade e para reduzir para uma velocidade inferior. Com esta operação, o indicador N no painel de instrumentos apaga-se;

para cima = levante o pedal para engatar a 2ª velocidade e, de seguida, a 3ª, 4ª, 5ª e 6ª velocidades.

A cada posição do pedal corresponde apenas uma mudança de velocidade.

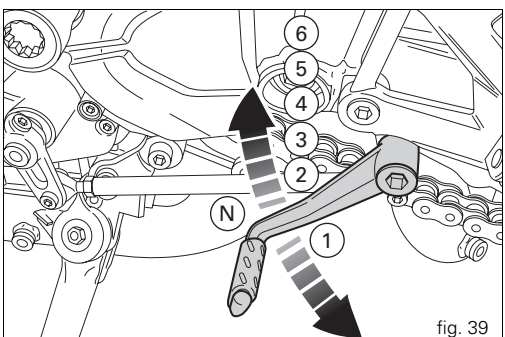


fig. 39

PT

Regulação da posição do pedal de comando da caixa de velocidades e so travão traseiro (fig. 40 e fig. 41)

Para satisfazer as exigências de condução de cada piloto, é possível modificar a posição das alavancas de comando da caixa de velocidades e do travão traseiro em relação aos respectivos patins.
Para alterar a posição da alavanca de comando da caixa de velocidades, proceda do seguinte modo:
bloqueie a haste (1) e desaperte as contraporcas (2) e (3).

Nota
A porca (2) tem uma rosca esquerda.

Rode a haste (1), operando com uma chave aberta na parte hexagonal, até que o pedal da caixa de velocidades assuma a posição desejada.
Aperte ambas as contraporcas contra a haste.

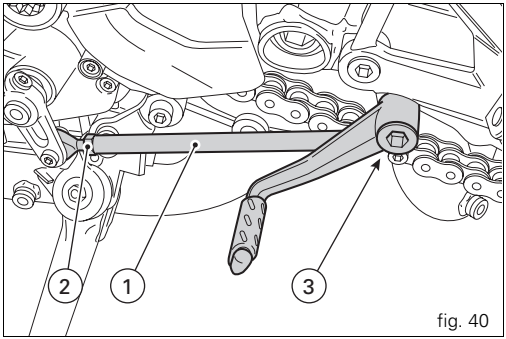


fig. 40

Para modificar a posição da alavanca de comando do travão traseiro, proceda do seguinte modo.
Desaperte a contraporca (4).
Rode o parafuso (5) de regulação do curso do pedal até estabelecer a posição desejada.
Aperte a contraporca (4) a um binário de 2,3 Nm.
Verifique, accionando o pedal com a mão, se este apresenta uma folga de cerca de 1,5÷2 mm antes de iniciar a travagem.
Se isto não acontecer, modifique o comprimento da haste de comando da bomba do seguinte modo:
Desaperte a contraporca (6) da haste da bomba.
Aperte a haste na forquilha (7) para aumentar a folga ou desaperte-a para diminuir.
Aperte a contraporca (6) a um binário de 7,5 Nm e verifique novamente a folga.

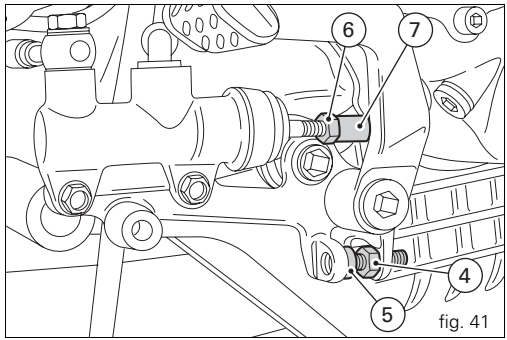


fig. 41

PT

Elementos e dispositivos principais

PT

Posição no motociclo (fig. 42)

1) Tampão do depósito de combustível.
2) Catalizador.
3) Cavalete lateral.
4) Amortecedor da direcção.
5) Espelhos retrovisores.
6) Dispositivos de regulação da forquilha dianteira.
7) Dispositivos de regulação do amortecedor traseiro.
8) Tirante de regulação da geometria da moto.
9) Silenciador do escape (consulte "Atenção" na pág. 74).

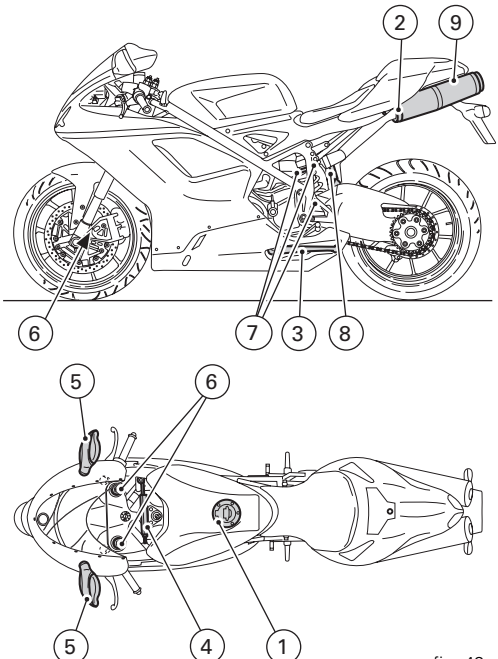


fig. 42

Tampão do depósito de combustível

(fig. 43)

Abertura

Levante a tampa (1) de protecção e insira a chave na fechadura. Rode a chave 1/4 de volta para a direita para desbloquear a fechadura.
Levante o tampão.

Fecho

Volte a fechar o tampão com a chave inserida e pressione-o até encaixar. Rode a chave para a esquerda até à posição original e retire-a. Volte a fechar a tampa (1) de protecção da fechadura.

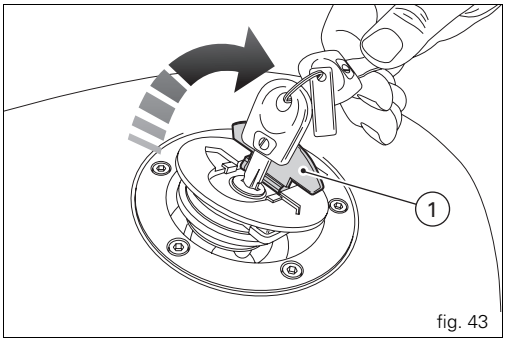


fig. 43

Nota

Só é possível fechar o tampão com a chave inserida.

Atenção

Após cada reabastecimento (ver pág. 75), certifique-se sempre de que o tampão está perfeitamente colocado e fechado.

PT

Cavalete lateral (fig. 44)

Importante
Antes de accionar o cavalete lateral, verifique se a superfície de apoio é consistente e plana.

PT

Terrenos moles, areia, asfalto amolecido pelo sol, etc. podem provocar quedas do motociclo estacionado.
No caso de superfícies inclinadas, estacione sempre com a roda traseira virada para o lado descendente.
Para usar o cavalete lateral, prima com o pé (segurando o motociclo com ambas as mãos no guiador) o descanso (1) acompanhando-o até à sua máxima extensão. Incline a moto até apoiar o cavalete no solo.

Atenção
Não se sente na moto estacionada com o cavalete lateral.

Para colocar o cavalete em "repouso" (posição horizontal), incline a moto para a direita e, ao mesmo tempo, levante o descanso (1) com a barriga do pé.

Nota
É aconselhável verificar periodicamente o correcto funcionamento do sistema de retenção (constituído por duas molas de tracção uma no interior da outra) e do sensor de segurança (2).

Nota
É possível ligar a moto com o cavalete lateral estendido e a caixa de velocidades na posição de ponto morto ou com uma velocidade engatada, mantendo a alavanca da embraiagem puxada para trás (neste caso, o cavalete deve estar fechado).

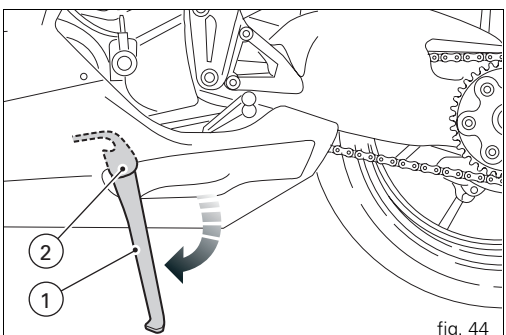


fig. 44

Amortecedor da direcção (fig. 45)

Está posicionado em frente ao depósito e está fixo ao quadro e à cabeça da direcção.
A sua acção contribui para tornar a direcção mais precisa e mais estável, melhorando a direccionalidade do motociclo em toda as condições.
Rodando o botão (1) no sentido dos ponteiros do relógio a direcção ficará mais dura, no sentido contrário ficará mais suave.
Cada posição de regulação é identificada por um "clique".

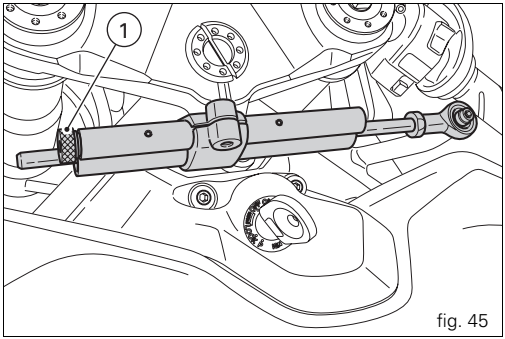


fig. 45

Atenção

Não tente modificar a posição do botão (1) durante a marcha, para evitar a possível perda de controlo do motociclo.

PT

PT

Dispositivos de regulação da forquilha dianteira

A forquilha da moto é regulável tanto na fase de extensão (retorno) como na compressão das hastes e na pré-carga da mola.

A regulação é feita através dos reguladores externos de parafuso:

1) para modificar o travão hidráulico em extensão (fig. 46);
2) para modificar a pré-carga das molas internas (fig. 46);
3) para modificar o travão hidráulico em compressão (fig. 47).

Coloque a moto apoiada no cavalete lateral, de forma estável. Com uma chave apropriada, rode o regulador (1), colocado no cimo de cada haste da forquilha, para ajustar o travão hidráulico em extensão.
Rodando os reguladores (1) e (3), ouvem-se estalidos, cada um dos quais correspondente a uma regulação do amortecimento. Apertando completamente o parafuso até bloqueá-lo, obtém-se a posição "0", que corresponde à travagem máxima. A partir desta posição, rodando no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, podem contar-se os vários estalidos, que irão corresponder às posições "1", "2", etc.

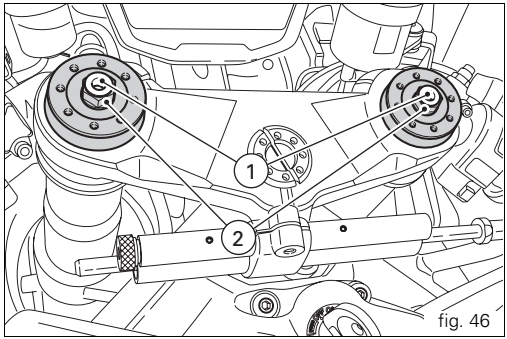


fig. 46

As posições STANDARD são as seguintes:
compressão: 8 click;
extensão: 10 click.
Pré-carga da mola: com o regulador TODO ABERTO aperte 8 voltas para a direita; corresponde a uma pré-carga da mola real de 8 mm.

Para modificar a pré-carga da mola interna de cada haste, rode o regulador de extremidade hexagonal (2, fig. 46) com uma chave de boca sextavada de 22 mm.

Importante
Afine os reguladores de ambas as hastes nas mesmas posições.

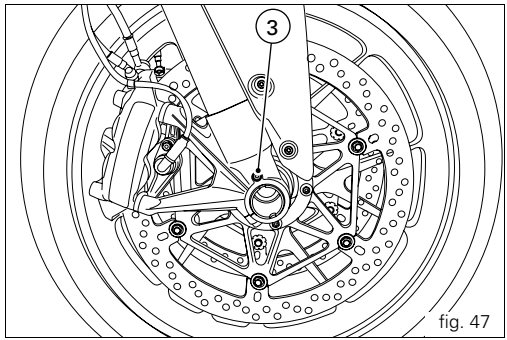


fig. 47

PT

Botões de regulação do amortecedor traseiro (fig. 48)

O amortecedor traseiro possui reguladores externos para permitir adequar a disposição da moto às condições de carga. Os dois reguladores no depósito de expansão do amortecedor regulam o travão hidráulico na fase de compressão (1) de cor dourada e na fase de extensão (2) (retorno) de cor preta; Rodando os reguladores (1 e 2) para a direita aumenta-se a travagem, para a esquerda diminui-se.
Calibragem STANDARD:
a partir da posição totalmente fechada (sentido dos ponteiros do relógio), desaperte:
o regulador (1) 12 cliques;
o regulador (2) 14 cliques.
Pré-carga da mola: 19 mm.
As duas anilhas (3), colocadas na parte superior do amortecedor, regulam a pré-carga da mola externa.
Para alterar a pré-carga da mola, desaperte a anilha superior de bloqueio. **Apertando** ou **desapertando** a anilha inferior **aumenta** ou **diminui** a pré-carga.

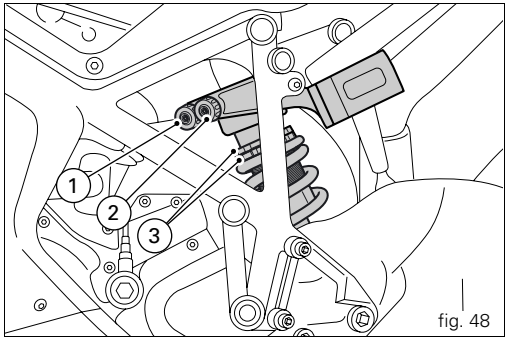


fig. 48

Definida a pré-carga desejada, aperte a anilha superior de bloqueio.

Atenção

Para rodar a anilha de regulação da pré-carga, utilize uma chave de arco. Tenha um cuidado especial para evitar o risco de ferimentos na mão ao embater noutras peças da moto se a dentadura da chave se desviar subitamente da tomada no vão da anilha durante o movimento.

Atenção

O amortecedor contém gás a alta pressão e pode causar sérios danos se for desmontado por pessoas sem experiência.

Se pretende transportar bagagem, faça a pré-carga máxima da mola do amortecedor traseiro para melhorar o comportamento dinâmico da moto e evitar possíveis interferências com o solo. Isto pode exigir a adaptação da regulação do travão hidráulico em extensão.

PT

Variação da disposição da moto

(fig. 49, fig. 50 e fig. 51)

A disposição do motociclo representa o resultado de testes efectuados pelos nossos técnicos nas mais variadas condições de utilização.

A modificação deste parâmetro representa uma operação muito delicada que, se for efectuada sem perícia, pode ser perigosa.

Antes de modificar a disposição padrão, é aconselhável aumentar o valor (H, fig. 49) de referência.

O piloto tem a possibilidade de modificar a disposição do motociclo em função das suas próprias exigências de condução, alterando a posição de funcionamento do amortecedor.

Para modificar a distância entre-eixos das articulações esféricas (1), é necessário desapertar as contraporcas (3).

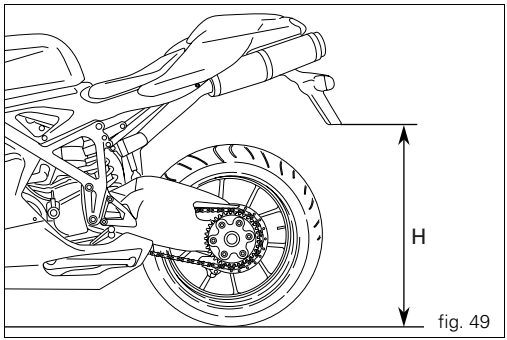


fig. 49

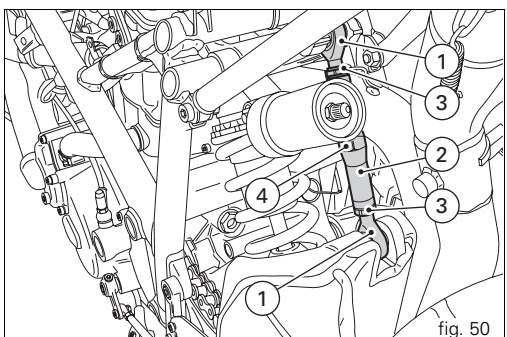


fig. 50

Nota

Tome atenção à porca (3) inferior que tem uma rosca esquerda.

Actue na tomada de chave (4) do tirante (2) com uma chave aberta.

Efectuada a regulação, aperte as porcas (3) a 25 Nm.

Atenção

O comprimento do tirante (2), compreendido entre os eixos das articulações (1), não deve ultrapassar os 285 mm.

O valor máximo de desengate do UNIBALL da cabeça (A) articulada é de 5 roscas, o que equivale a 7,5 mm (B).

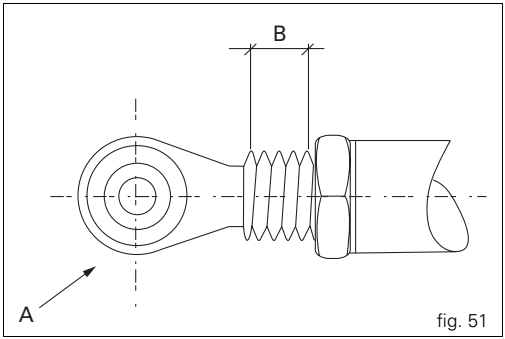


fig. 51

Normas de utilização

PT

Precauções para o primeiro período de utilização da moto

Velocidade de rotação máxima (fig. 52)
Velocidade de rotação a respeitar no período de rodagem e na utilização normal:
1) até 1000 km;
2) de 2 a 1000 km.

Até 1000 km
Durante os primeiros 1000 km de utilização, preste atenção ao conta-rotações; não deve nunca ultrapassar 5.500÷6000 min^{-1}.
Nas primeiras horas de utilização da moto, é aconselhável variar continuamente a carga e o regime de rotações do motor, mantendo-o, porém, sempre dentro do limite indicado.
Para isso, são muito úteis as estradas com curvas e inclinações, onde o motor, os travões e as suspensões são submetidos a uma rodagem eficaz.

Durante os primeiros 100 km, utilize os travões com cuidado, evitando travagens bruscas e prolongadas, para permitir um assentamento correcto do material de atrito das pastilhas nos discos do travão.
Para permitir uma adaptação recíproca de todas as partes mecânicas em movimento e, principalmente, para não prejudicar o funcionamento duradouro dos órgãos principais do motor, é aconselhável não efectuar acelerações demasiado bruscas e não manter o motor a um número de rotações elevado durante muito tempo, sobretudo nas subidas.
É também aconselhável controlar frequentemente a corrente, tendo o cuidado de lubrificá-la, se necessário.

De 1000 a 2500 km
O utilizador poderá exigir do motor um melhor desempenho, mas nunca se deve ultrapassar 7000 min^{-1}.

Importante
Durante o período de rodagem, respeite à risca o programa de manutenção e as revisões aconselhadas no manual de garantia. O não cumprimento destas normas exime a Ducati Motor Holding S.p.A. de qualquer responsabilidade por eventuais danos no motor e na sua duração.

Se respeitar as recomendações, irá contribuir para uma maior duração do motor, reduzindo a necessidade de revisões ou de afinações.

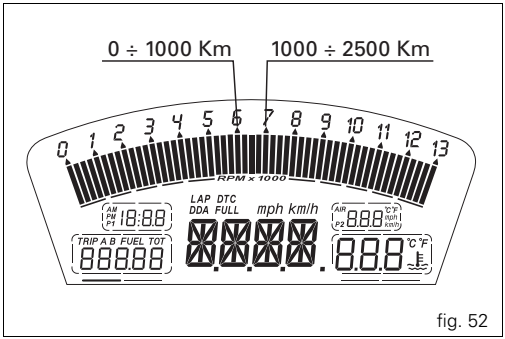


fig. 52

PT

Controlos antes do arranque

Atenção

O incumprimento das inspecções antes do arranque pode provocar danos ao veículo e lesões graves ao piloto e ao passageiro.

PT

Antes de iniciar uma viagem, verifique os seguintes pontos:

Combustível no depósito
Verifique o nível de combustível no depósito. Se necessário, reabasteça (pág. 75).

Nível de óleo no motor
Verifique o nível de óleo no cárter através do visor de inspecção. Se necessário, reabasteça (pág. 103).

Líquido dos travões e da embraiagem
Verifique o nível do líquido nos respectivos depósitos (pág. 87).

Líquido de refrigeração
Verifique o nível do líquido no depósito de expansão; reabasteça se necessário (pág. 86).

Condições dos pneus
Verifique a pressão e o nível de desgaste dos pneus (pág. 101).

Funcionamento dos comandos
Accione as alavancas e os pedais de comando dos travões, da embraiagem, do acelerador, da caixa de velocidades e verifique o seu funcionamento.

Luzes e sinalizações
Verifique a integridade das lâmpadas de iluminação, de sinalização e o funcionamento da buzina. Em caso de lâmpadas queimadas, proceda à sua substituição (pág. 95).

Apertos com chave
Verifique o bloqueio do tampão do depósito (pág. 59).

Cavalete
Verifique o funcionamento e o correcto posicionamento do cavalete lateral (pág. 60).

Atenção

Em caso de anomalias, não arranque e dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada Ducati.

Arranque do motor

Atenção
Antes de arrancar o motor, aprenda a conhecer os comandos que devem ser utilizados durante a condução (pág. 10).

Atenção
Não ponha o motor a trabalhar em ambientes fechados. Os fumos de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência ou conduzir à morte num breve espaço de tempo.

1) Desloque o interruptor de ignição para a posição **ON** (fig. 53). Verifique se os indicadores verde N e vermelho no painel de instrumentos estão acesos.

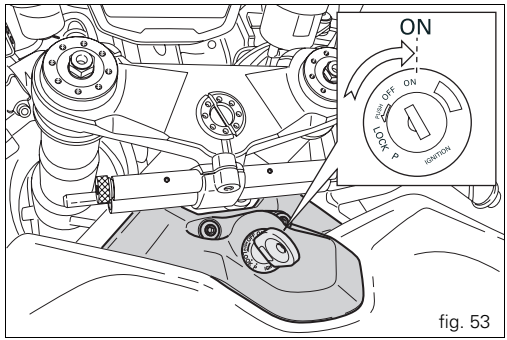


fig. 53

Importante
A luz que indica a pressão do óleo deve apagar-se alguns segundos após o arranque do motor (pág. 11).

Atenção
O cavalete lateral deve estar em posição de repouso (horizontal), caso contrário o sensor de segurança não permite o arranque.

Nota

É possível ligar a moto com o cavalete lateral estendido e a caixa de velocidades na posição de ponto morto ou com uma velocidade engatada, mantendo a alavanca da embraiagem puxada para trás (neste caso, o cavalete deve estar fechado).

PT

2) Certifique-se de que o interruptor de paragem (2, fig. 54) está na posição ∩ (RUN); de seguida, prima o botão de arranque (3, fig. 54).

Importante

Não deixe o motor a funcionar a um número de rotações elevado quando estiver frio. Aguarde o aquecimento do óleo e a sua circulação em todos os pontos que necessitam de lubrificação.

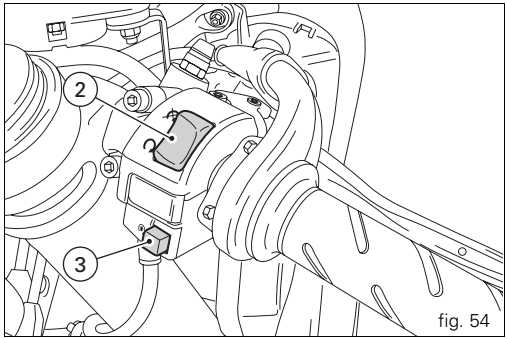


fig. 54

Arranque e funcionamento do motociclo

1) Desengate a embraiagem accionando a alavanca de comando.
2) Com a ponta do pé, desloque firmemente a alavanca de selecção das velocidades para baixo para engatar a primeira velocidade.
3) Acelere o motor, accione o manípulo de comando do acelerador, solte ao mesmo tempo e lentamente a alavanca da embraiagem; o veículo começará a mover-se.
4) Liberte completamente a alavanca da embraiagem e acelere.
5) Para passar à velocidade superior, feche o acelerador para reduzir as rotações do motor, desengate a embraiagem, desloque a alavanca de selecção de velocidades para cima e solte a alavanca de comando da embraiagem.
A passagem de uma velocidade superior para uma inferior efectua-se do seguinte modo: solte o acelerador, desengate a embraiagem, acelere um pouco o motor, para permitir a sincronização das engrenagens a engatar, reduza para a velocidade inferior e solte a embraiagem.
A utilização dos comandos deve ser efectuada com inteligência e determinação: nas subidas, quando o motociclo ameaça diminuir a velocidade, passe imediatamente para a velocidade inferior, evitando um esforço anormal de toda a estrutura da moto e não apenas do motor.

Importante

Evite acelerações bruscas que possam provocar avarias e fracturas nos órgãos da transmissão. Evite manter a embraiagem desengatada durante o andamento, o que pode provocar aquecimento e desgaste anormal dos órgãos de atrito.

Travagem

Diminua a velocidade, reduza para utilizar a travagem do motor e depois trave com ambos os travões. Antes do veículo parar, desengate a embraiagem para evitar que o motor vá abaixo de repente.

Atenção

A utilização de apenas um dos dois comandos do travão reduz a eficácia de travagem da moto.
Não accione os comandos dos travões bruscamente e com demasiada força; isto pode provocar o bloqueio das rodas e, consequentemente, a perda de controlo da moto.
Em caso de chuva ou quando se viaja em superfícies com pouca aderência, a acção de travagem da moto é substancialmente reduzida. Nestas situações, accione os comandos dos travões com muita suavidade e atenção.
Manobras imprevistas podem provocar a perda de controlo do motociclo. Em caso de longas descidas com forte inclinação, utilize a capacidade de travagem do motor reduzindo as velocidades, accione os travões alternadamente e apenas por breves instantes: uma utilização contínua provoca o aquecimento excessivo do material de atrito com uma diminuição considerável da eficácia de travagem.
Os pneus com uma pressão inferior ou superior à prescrita diminuem também a eficácia de travagem e comprometem a precisão da condução e a aderência nas curvas.

Paragem do motociclo

Diminua a velocidade, reduza para uma velocidade inferior e solte o manípulo do acelerador. Reduza até engatar a primeira e, depois, o ponto morto. Trave e pare a moto. Desligue o motor colocando a chave na posição **OFF** (pág. 50).

PT

Estacionamento

Estacione o motociclo utilizando o cavalete lateral (consulte pág. 60).
Rode o guiador completamente para a esquerda e coloque a chave na posição **LOCK** para evitar roubos.
Se estacionar numa garagem ou noutra estrutura qualquer, certifique-se de que está bem ventilada e não deixe a moto perto de fontes de calor.
Em caso de necessidade, pode deixar a luz de presença acesa, rodando a chave para a posição **P**.

Importante

Não deixe a chave na posição **P** durante longos períodos; a bateria pode descarregar-se. Retire sempre a chave quando deixar o veículo sem vigilância.

Atenção

O sistema de escape pode estar quente, mesmo depois de o motor ter sido desligado; tome muito cuidado para que nenhuma parte do corpo entre em contacto com o sistema de escape e para não estacionar o veículo perto de materiais inflamáveis (como madeira, folhas, etc.).

Atenção

A utilização de aloquetes ou bloqueios que impeçam o andamento da moto (por ex. bloqueio dos discos, da coroa, etc.) é muito perigosa e pode comprometer o funcionamento do motociclo e a segurança do piloto e do passageiro.

Reabastecimento de combustível (fig. 55)

Durante o abastecimento, não encha demasiadamente o depósito. O nível de combustível deve permanecer abaixo do orifício de abastecimento no colector do tampão.

Atenção

Utilize um combustível com baixo teor de chumbo, com um número de octanas, na origem, de pelo menos, 95 (consulte a tabela "Reabastecimentos", pág. 112).
Não deve permanecer combustível no colector do tampão.

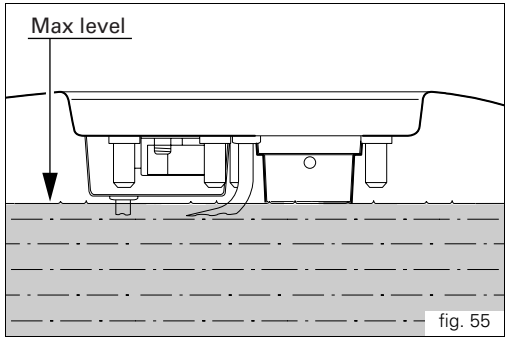


fig. 55

PT

PT

Acessórios fornecidos (fig. 56 e fig. 57)

No compartimento atrás do selim, acessível pelo encosto (A), estão alojados:
manual de uso e manutenção;
estojo de ferramentas composto por:
- chave tubular hexagonal para velas;
- perno para a chave de velas;
- chave de parafusos dupla;
- chave Allen para carenagens.

Para abrir o encosto, rode a fixação (B) para a esquerda até desbloqueá-la.
Para fechar o encosto, rode para a direita até bloqueá-la.

Nota

É também fornecido um depósito da fechadura do selim (C) caso se pretenda efectuar uma modificação de utilização de Monolugar para Bilugar: para isso, dirija-se a uma Oficina Autorizada Ducati.

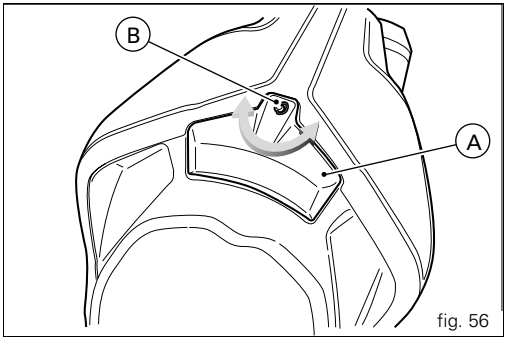


fig. 56

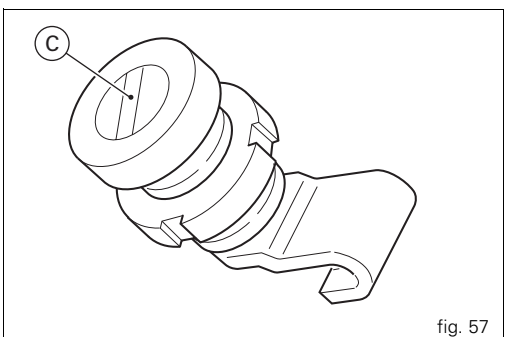


fig. 57

Para a versão 1098 R, é fornecido:
- par de silenciadores em carbono (1, fig. 58);
- módulo de descargas abertas (2, fig. 58).

Para a versão 1098 R EUA, é fornecido:
- par de silenciadores em carbono (1, fig. 58);
- módulo de descargas abertas (2, fig. 58);
- tubo de escape central (3, fig. 58).

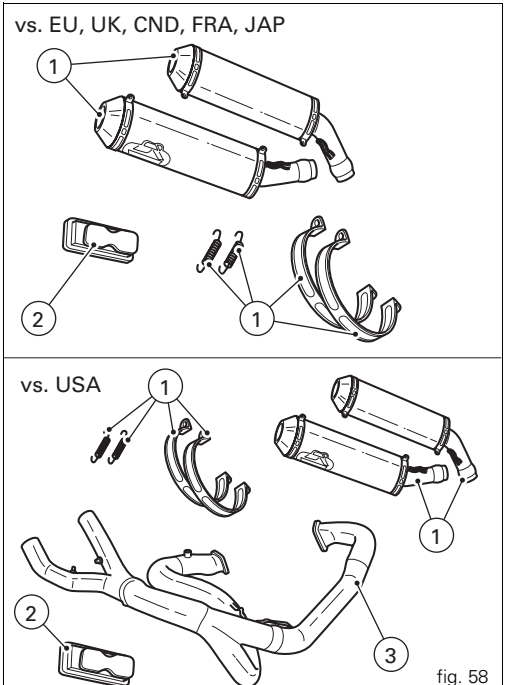


fig. 58

Para a versão 1098 R Bayliss, é fornecido:
- chapa de autenticidade (3, fig. 59);
- cavalete traseiro (4, fig. 59);
- bolsa (5, fig. 59);
- tela de cobertura (6, fig. 59);
- par de silenciadores em carbono (7, fig. 59);
- módulo de descargas abertas (8, fig. 59);
- tubo de escape central (9, fig. 59).

PT

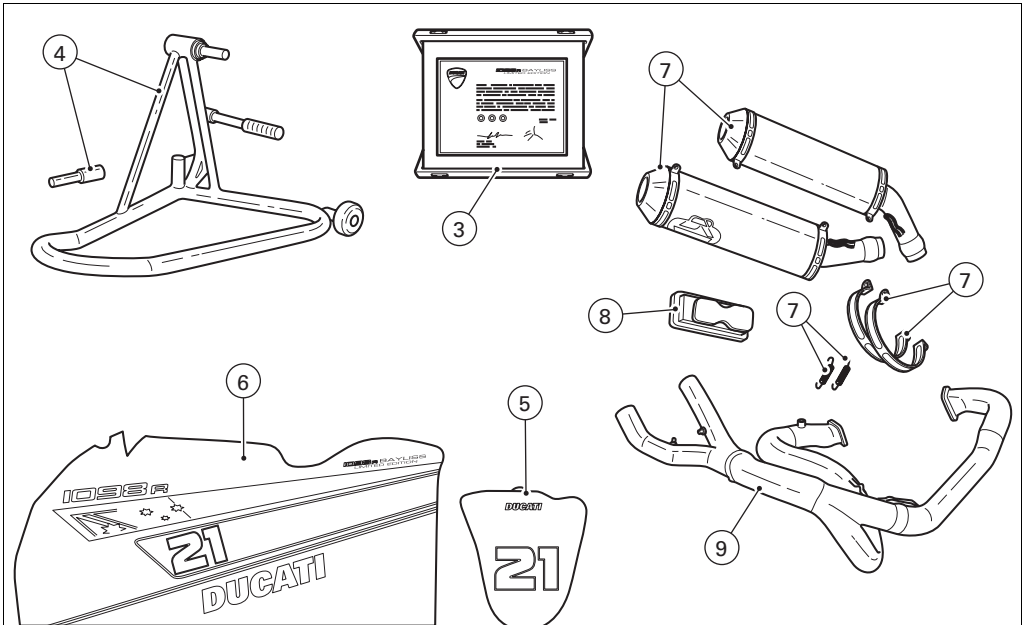


fig. 59

Aquisidor USB

É fornecido no kit um aquisidor USB (1). Para poder utilizá-lo, posicione-o por baixo do selim com o tampão (2) montado e a ligação (3) da cablagem principal ligada.
Consulte o procedimento "Aquisidor DDA" no parágrafo "LCD – Programação/visualização dos parâmetros".

PT

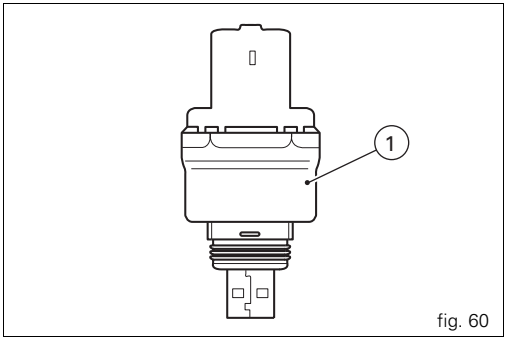


fig. 60

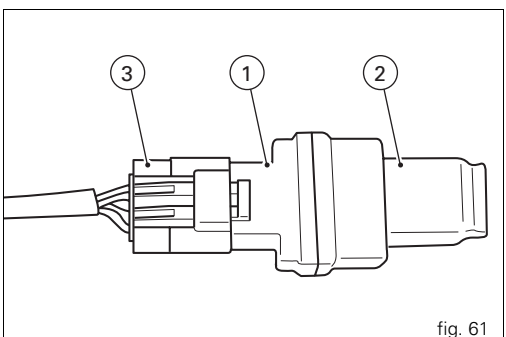


fig. 61

Principais operações de uso e manutenção

Remoção da carenagem

Para poder efectuar algumas intervenções de manutenção ou reparação, é necessário retirar algumas peças da carenagem do motociclo.

Atenção

A remontagem ausente ou incorrecta de uma das partes removidas pode causar a separação inesperada durante a marcha, com a consequente perda de controlo da moto.

Importante

Para não danificar as partes esmaltadas e o pára-brisas em plexiglas da cúpula, a cada remontagem, coloque sempre as anilhas em nylon dos parafusos de fixação.

Carenagens laterais

Remova as carenagens utilizando a chave Allen que se encontra debaixo do selim, desapertando:
os dois parafusos (1) de fixação dos suportes das carenagens;
os seis parafusos (2) de fixação à cúpula;
os quatro parafusos (3) de fixação ao chassi;
os oito parafusos (4) de fixação ao subcárter;
os dois parafusos (5) de fixação ao radiador de óleo;
os dois parafusos (6, fig. 63) de fixação dianteira à cúpula.

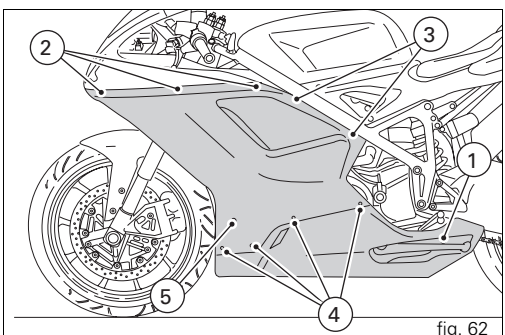


fig. 62

Nota
Tenha atenção ao pára-lamas que permanece livre da fixação às carenagens.

Nota
Para remontar a carenagem esquerda, abra o cavalete lateral e faça-o passar através da abertura da própria carenagem.

PT

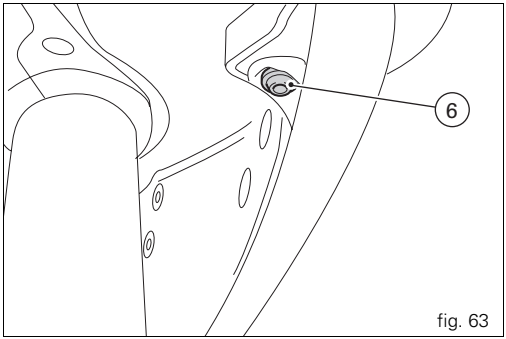


fig. 63

Espelhos retrovisores

Desaperte o parafuso (1) de fixação do espelho retrovisor. Desengate os pernos de fixação (2) das molas de retenção (3) fixas ao suporte da cúpula (4). Remova as borrachas de protecção (5) e desligue o conector (6) do indicador de direcção.

Repita as mesmas operações para remover o outro espelho retrovisor.

Importante

Na remontagem, aplique "trava-roscas médio" nas roscas dos parafusos (1).

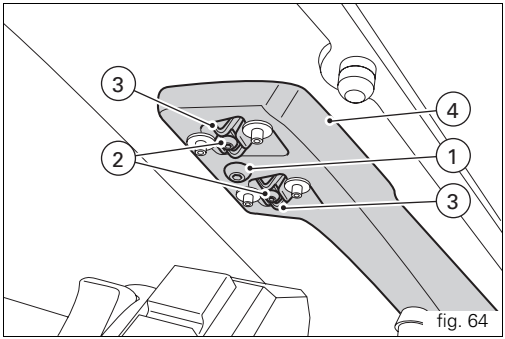


fig. 64

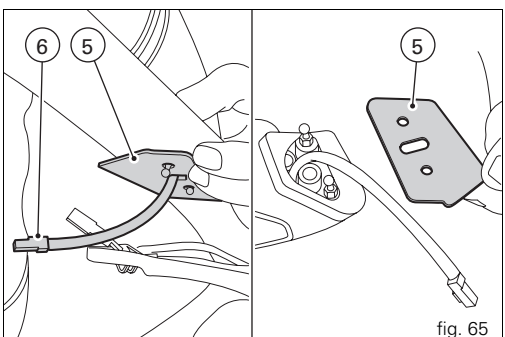


fig. 65

PT

Kit de alargamento dos espelhos retrovisores
Retire os espelhos retrovisores como acima descrito.
Desaperte os dois parafusos (1) e retire o espaçador original (2).
Insira o espaçador fornecido no kit (3), introduza os dois parafusos longos fornecidos no kit (4), aperte-os usando uma chave Allen.
Volte a montar os espelhos na cúpula.

PT

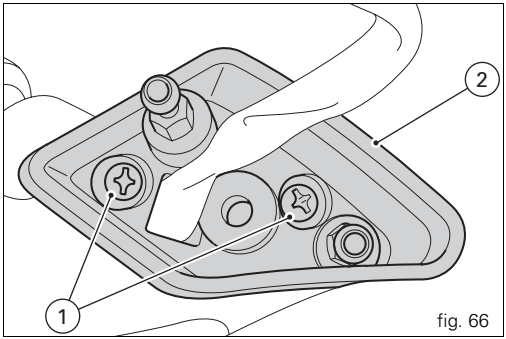


fig. 66

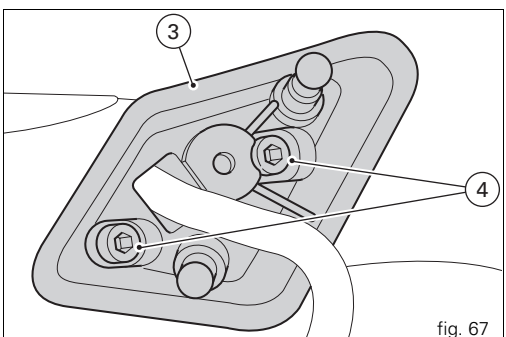


fig. 67

Cúpula

Nota
Para remover a cúpula do veículo, é necessário remover primeiro os espelhos retrovisores e as carenagens laterais, tal como anteriormente ilustrado.

Desaperte os dois parafusos (1) de fixação traseira da cúpula ao suporte do farol.

Nota
Terminada a remontagem da cúpula, volte a montar as carenagens laterais e os espelhos retrovisores.

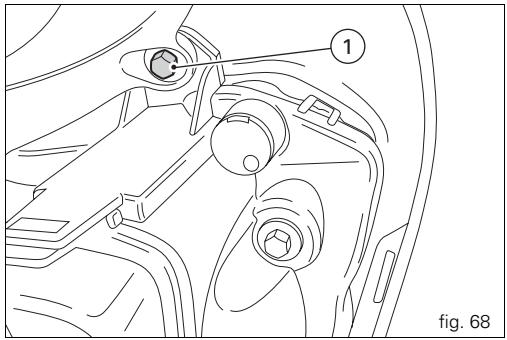


fig. 68

PT

Controlo e eventual reabastecimento do nível do líquido de refrigeração (fig. 69)

Controle o nível do líquido de refrigeração existente no depósito de expansão, no lado direito do motociclo; deve estar entre as duas marcas (1) e (2): a marca (2) equivale ao nível **MAX**; a marca (1) equivale ao nível **MIN**. Se o nível estiver abaixo do nível **MIN**, é necessário reabastecer.

Retire a carenagem direita (pág. 81).
Desaperte o tampão de abastecimento (3, fig. 69) e adicione uma mistura de água e anticongelante SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40% do volume) até atingir o nível **MAX**.

Volte a apertar o tampão (3) e monte as estruturas anteriormente removidas.
Se utilizar este tipo de mistura, obterá as melhores condições de funcionamento (correspondentes a -20 °C/-4 °F início da congelação do líquido).

Capacidade do circuito de refrigeração: 2,8 dm^3 (litros).

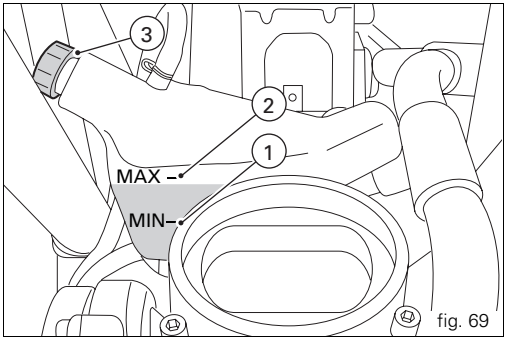


fig. 69

Atenção

Esta operação deve ser efectuada com o motor frio e com o motociclo na posição vertical, perfeitamente plano.

Controlo do nível do líquido dos travões e da embraiagem

O nível não deve descer abaixo da marca de **MIN** presente nos respectivos depósitos (fig. 70) (na figura são apresentados os depósitos de líquido do travão dianteiro e traseiro).
Um nível insuficiente facilita a entrada de ar no circuito, retirando eficácia ao sistema.
Para o reabastecimento ou a substituição do líquido nos intervalos aconselhados na tabela de manutenção periódica apresentada no Manual de Garantia, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

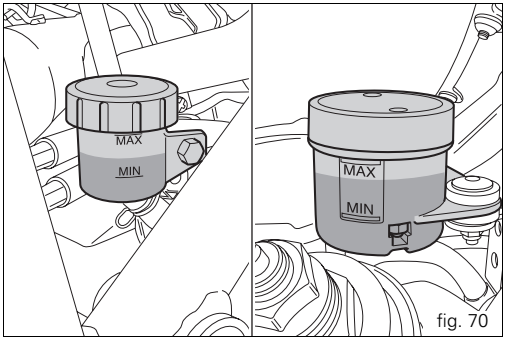


fig. 70

Importante

De 4 em 4 anos, é aconselhável substituir todas as tubagens dos sistemas.

Sistema dos travões

Se detectar uma folga excessiva da alavanca ou do pedal do travão, apesar das pastilhas do travão estarem em boas condições, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para uma verificação do sistema e para proceder à purga do mesmo.

Atenção

O líquido dos travões e da embraiagem provoca danos nas peças esmaltadas e de plástico, por isso evite o contacto com as mesmas. O óleo hidráulico é corrosivo e pode provocar danos e lesões. Não misture óleos de qualidades diferentes.
Verifique a perfeita vedação das juntas.

Sistema da embraiagem
Se a folga da alavanca de comando for excessiva e o motociclo saltar ou parar quando se engata uma velocidade, é provável que haja ar no sistema. Dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para verificar o sistema e proceder à purga do mesmo.

PT

Atenção
O nível de líquido da embraiagem tende a aumentar no depósito com o desgaste do material de atrito e dos discos da embraiagem: por isso, não ultrapasse o valor prescrito (3 mm acima do nível mínimo).

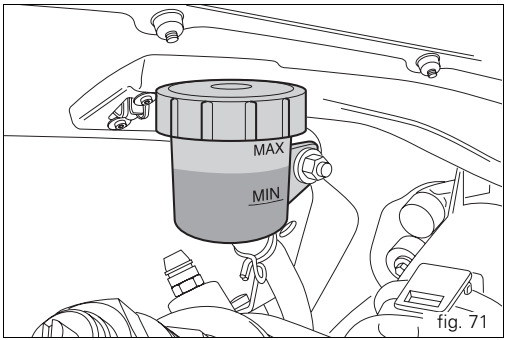


fig. 71

Verificação do desgaste das pastilhas do travão (fig. 72)

Para facilitar o controlo das pastilhas dos travões, sem retirá-las da pinça, cada pastilha possui um indicador de desgaste. Nas pastilhas em bom estado devem ser bem visíveis as marcas existentes no material de atrito.

Importante

Para a substituição das pastilhas do travão, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

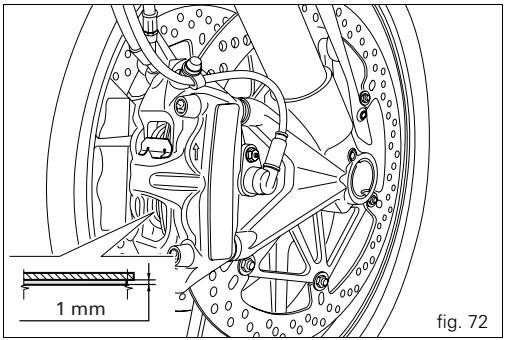


fig. 72

PT

PT

Lubrificação das articulações

Periodicamente, é necessário verificar o estado da bainha externa dos cabos de comando do acelerador e do starter. Esta não deve apresentar esmagamentos ou fissuras no revestimento plástico externo. Verifique o funcionamento regular dos cabos internos accionando o comando: se verificar atritos ou encravamentos, proceda à sua substituição num Concessionário ou numa Oficina Autorizada.
Para evitar estes inconvenientes, no caso da transmissão do acelerador, é aconselhável abrir o comando, desapertando os dois parafusos de fixação (1, fig. 73); de seguida, lubrifique a extremidade do cabo e a polia com massa SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

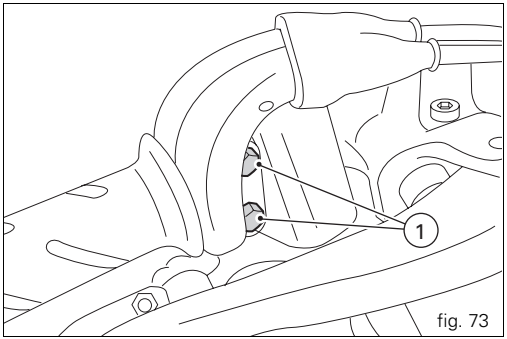


fig. 73

Atenção

Volte a fechar o comando com muito cuidado, inserindo os cabos na polia.

Volte a montar a tampa e aperte os parafusos (1) a um binário de 1,8 Nm.

Para garantir o perfeito funcionamento das articulações do cavalete lateral, é necessário, depois de limpar os vestígios de sujidade, lubrificar com massa SHELL Alvania R3 todos os pontos sujeitos a atrito.

Regulação do curso em vazio do comando do acelerador

O manípulo de comando do acelerador em todas as posições de viragem deve ter um curso em vazio, medido na periferia da borda do manípulo, de 1,5÷2,0 mm. Se necessário, regule-a através dos respectivos reguladores (1 e 2, fig. 75) situados na coluna da direcção, no lado direito do veículo. O regulador (1) é o regulador de abertura do acelerador, enquanto que o (2) é o de fecho.

Retire dos reguladores as respectivas tampas de protecção e desaperte as contraporcas. Efectue a regulação accionando proporcionalmente ambos os reguladores: rodando para a direita aumenta a folga e para a esquerda diminui. Efectuadas as regulações, aperte as contraporcas e coloque as tampas de protecção nos reguladores.

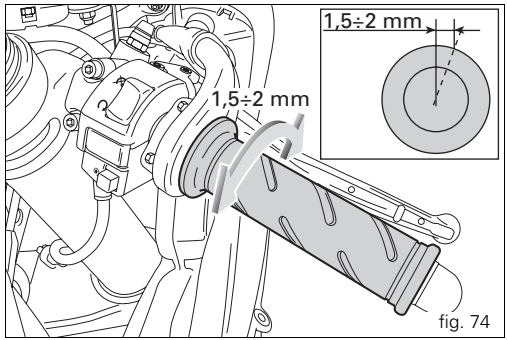


fig. 74

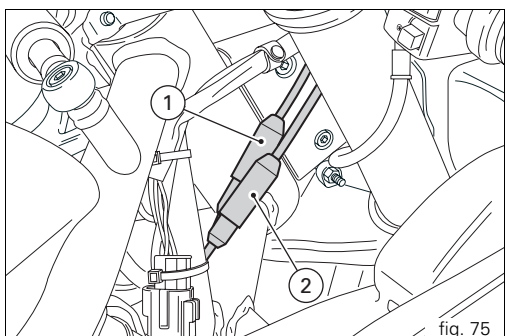


fig. 75

PT

Carga da bateria (fig. 76)

Para recarregar a bateria, é aconselhável retirá-la do motociclo.
Retire a carenagem esquerda (pág. 81), desaperte o parafuso (1) e retire o suporte dc fixação (2). Retire, por ordem, o terminal negativo (**-**) preto e o positivo (**+**) vermelho.

PT

Atenção

A bateria produz gases explosivos: mantenha-a longe de fontes de calor.

Carregue a bateria num local bem ventilado.
Ligue os condutores do carregador de baterias aos respectivos terminais: vermelho ao positivo (**+**), preto ao negativo (**-**).

Importante

Ligue a bateria ao carregador antes de o activar: a eventual formação de faíscas nos terminais da bateria pode incendiar os gases contidos nas células.
Ligue sempre primeiro o terminal positivo vermelho (**+**).

Volte a colocar a bateria no suporte (3), ligue os terminais lubrificando os parafusos de fixação para melhorar a condutibilidade e bloqueie o suporte (2) com o parafuso (1).

Atenção

Mantenha a bateria fora do alcance das crianças.

Carregue a bateria a 0,9 A durante 5÷10 horas.

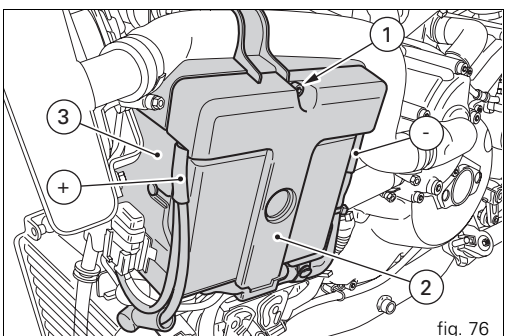


fig. 76

Controlo da tensão da corrente da transmissão (fig. 77 e fig. 78)

Importante
Para o tensionamento da corrente da transmissão, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Estique a corrente (no cavalete lateral), posicione o metro a metade da secção inferior da corrente, pressione a corrente e estique até que a distância entre o alumínio da forquilha e o centro do perno da corrente seja igual a 33÷35 mm.

Atenção
O aperto correcto dos parafusos (1) da forquilha é fundamental para a segurança do piloto e do passageiro.

Importante
Uma corrente não esticada correctamente provoca um rápido desgaste dos órgãos de transmissão.

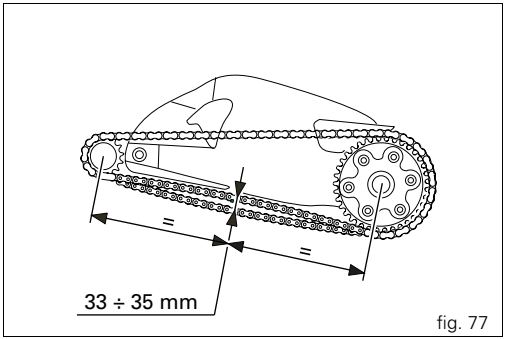


fig. 77

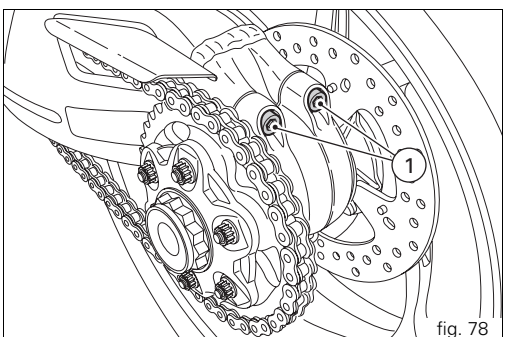


fig. 78

PT

PT

Lubrificação da corrente de transmissão

Este tipo de corrente está equipado com anéis OR para proteger os elementos corrediços dos agentes externos e manter por mais tempo a lubrificação.
Para não danificar juntas, durante a limpeza, utilize solventes específicos e não efectue uma lavagem demasiado violenta com máquinas de jacto de água a alta pressão.
Seque a corrente com ar comprimido e com material absorvente e lubrifique cada um dos elementos com SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Importante

A utilização de lubrificantes não específicos pode danificar a corrente, a coroa e o pinhão do motor.

Substituição das lâmpadas dos médios e máximos

Antes de proceder à substituição de uma lâmpada fundida, certifique-se de que a sobresselente tem os valores de tensão e potência iguais aos especificados no parágrafo "Sistema Eléctrico" na pág. 118. Verifique sempre o funcionamento da nova lâmpada instalada, antes de voltar a montar as peças removidas.
Na fig. 79 está indicada a posição da lâmpada dos médios (LO), máximos (HI) e de presença (1).

Farol

Para aceder à lâmpada esquerda, é necessário remover a tampa (2) premindo a alavanca (A).
Rode a anilha de retenção (3) do corpo da lâmpada superior para a esquerda e retire a lâmpada fundida. Substitua por uma nova idêntica.
Na remontagem, rode a anilha de retenção (3) para a direita para bloquear a lâmpada.
Para aceder à lâmpada direita e para a substituição, proceda da mesma forma que a descrita para a lâmpada esquerda.

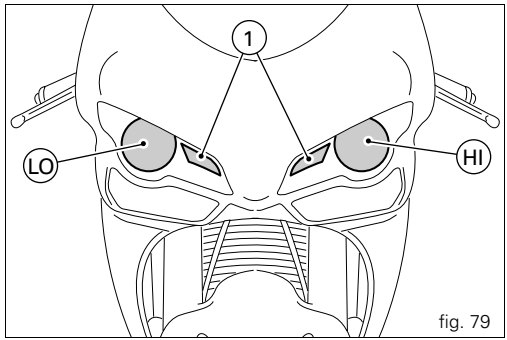


fig. 79

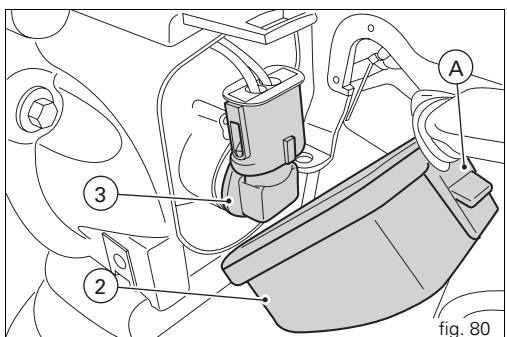


fig. 80

PT

Nota
Para substituir a lâmpada do farol, não é necessário desligar o cabo da cablagem principal do corpo do farol.

Nota
A parte transparente da lâmpada nova não deve ser tocada com as mãos, para não provocar o seu escurecimento, reduzindo a luminosidade.

PT

Remontagem
Efectuada a substituição da lâmpada fundida, volte a posicionar a tampa e feche-a de novo pressionando-a contra a alavanca.

Substituição da lâmpada das luzes de presença

Para aceder às luzes de presença (1), introduza a mão no interior do suporte do farol e extraia os porta-lâmpadas da respectiva sede; substitua a lâmpada, rode a anilha de retenção das lâmpadas (1) no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio e extraia a lâmpada fundida.
Substitua a lâmpada fundida.
Na remontagem, rode as lâmpadas (1) no sentido dos ponteiros do relógio para bloquear a lâmpada.

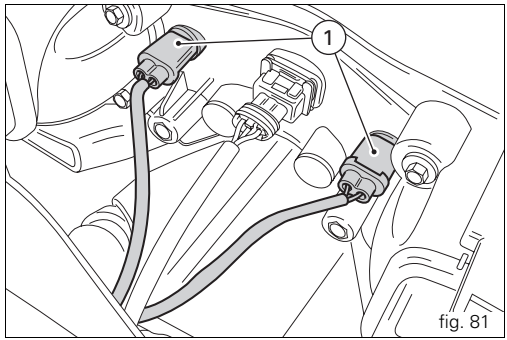


fig. 81

PT

Indicadores de direcção traseiros (fig. 82)

Para substituir as lâmpadas dos indicadores de direcção traseiros, é necessário rodar o corpo do indicador de direcção (1) um quarto de volta, colocando-o com a lente virada para cima e retirando-o do suporte do indicador. A lâmpada tem um encaixe de tipo baioneta; para extrai-la, é necessário apertá-la primeiro e rodá-la para a esquerda. Substitua a lâmpada e volte a colocá-la pressionando e rodando para a direita até encaixar no alojamento. Volte a montar o corpo do indicador (3) e fixe-o ao suporte do indicador rodando-o um quarto de volta.

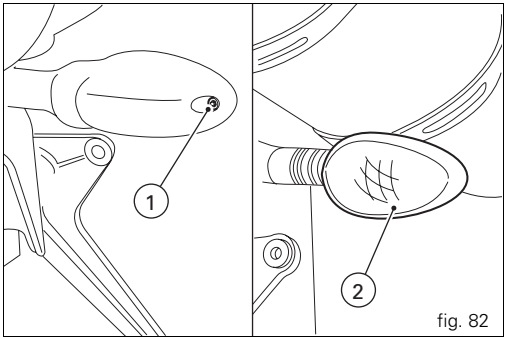


fig. 82

Luz da matrícula (fig. 83)

Para aceder à lâmpada da luz da matrícula, desaperte o parafuso (3) e retire a tampa (4). Retire a lâmpada e substitua-a.

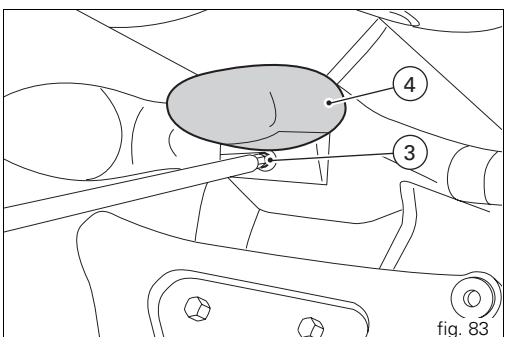


fig. 83

Orientação do farol (fig. 84)

Verifique se os faróis estão orientados correctamente mantendo o motociclo, com os pneus cheios à pressão adequada e com uma pessoa sentada no selim, perfeitamente perpendicular com o seu eixo longitudinal, colocado em frente a uma parede ou uma tela, a uma distância de 10 metros.
Trace uma linha horizontal correspondente à altura do centro do farol e uma vertical em linha com o eixo longitudinal da moto.
Efectue o controlo, de preferência, no escuro.
Acenda os médios:
o limite superior de demarcação entre a zona escura e a zona iluminada deve ficar a uma altura não superior a 9/10 da altura do solo ao centro do farol.

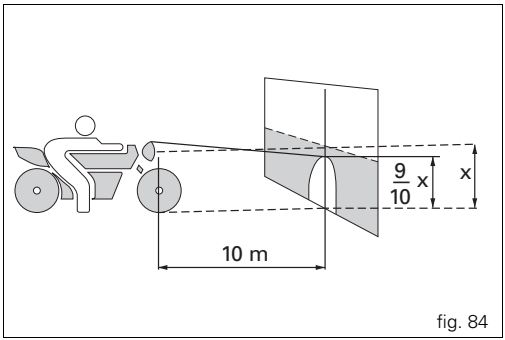


fig. 84

Nota

O procedimento descrito é o estabelecido pelas "Normas Italianas" no que se refere à altura máxima do feixe luminoso.
Adapte o procedimento às normas em vigor no país em que utiliza o motociclo.

PT

A rectificação da orientação horizontal do farol esquerdo pode ser efectuada através dos parafusos de regulação (1, fig. 85), na parte de trás do farol. Rodando o parafuso no sentido dos ponteiros do relógio, o feixe luminoso desloca-se para a direita e, no sentido inverso, desloca-se para a esquerda.
A rectificação da orientação vertical do farol esquerdo pode ser efectuada através dos parafusos de regulação (2, fig. 85), na parte de trás do farol. Rodando o parafuso no sentido dos ponteiros do relógio, o feixe luminoso será baixado, e no sentido inverso, será elevado.
Repita as operações descritas para regular o farol direito.

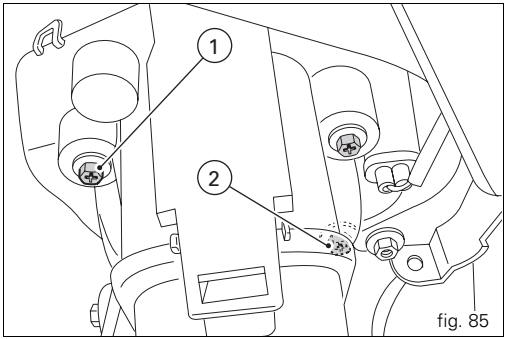


fig. 85

Regulação dos espelhos retrovisores

(fig. 86)
Regule manualmente o espelho, fazendo pressão no ponto (A).

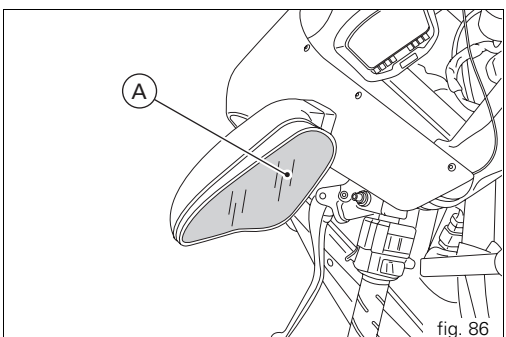


fig. 86

Pneus Tubeless

Pressão dianteira:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2.
Pressão traseira:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2.
A pressão dos pneus é sujeita a variações devidas à temperatura externa e à altitude; verifique-a e adapte-a sempre que viajar em zonas com grandes variações térmicas ou a grande altitude.

Importante

A pressão dos pneus deve ser controlada e regulada com a "borracha fria".
Para manter a forma redonda da jante dianteira, quando forem percorridas estradas muito irregulares, aumente a pressão no pneu em 0,2÷0,3 bar.

Reparação ou substituição dos pneus (Tubeless)
Os pneus sem câmara-de-ar que sofrem pequenos furos demoram muito tempo a esvaziar, já que possuem um certo de grau de auto-vedação. Se um pneu ficar ligeiramente vazio, certifique-se de que não existem fugas.

Atenção

Se estiver furado, substitua o pneu.
Substitua os pneus utilizando a marca e o tipo do equipamento original.
Certifique-se de que apertou os tampões de protecção das válvulas, para evitar perdas de pressão durante o andamento.
Nunca utilize um pneu com câmara-de-ar; o não cumprimento desta regra pode causar o rebentamento imprevisto do pneu, com graves consequências para o piloto e o passageiro.

Após a substituição de um pneu, é necessário proceder ao alinhamento da roda.

Importante

Não retire nem desloque os contrapesos para o alinhamento das rodas.

Nota

Para a substituição dos pneus, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para ter a garantia da correcta desmontagem e remontagem das rodas.

Espessura mínima da banda de rodagem
Meça a espessura mínima (S, fig. 87) da banda de rodagem no ponto máximo de desgaste:
esta não deve ser inferior a 2 mm e nunca inferior ao prescrito pela legislação local.

PT

Importante

Verifique periodicamente os pneus para detectar a existência de eventuais fissuras ou cortes, sobretudo nas paredes laterais, saliências ou manchas extensas e evidentes que indiquem danos internos; substitua-os em caso de danos graves.
Retire da banda de rodagem pedras ou outros corpos estranhos que estejam presos no relevo da borracha.

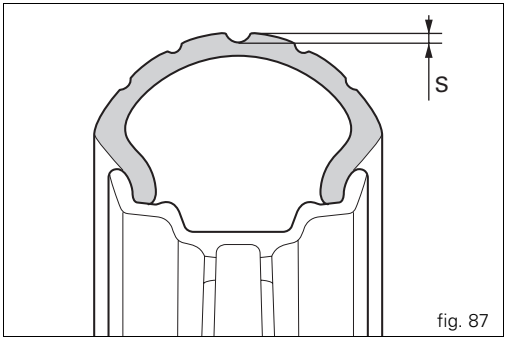


fig. 87

Controlo do nível de óleo no motor (fig. 88)

O nível do óleo no motor pode ser controlado através do visor de inspecção (1) situado na tampa da embraiagem. Verifique o nível com o motociclo numa posição perfeitamente vertical e com o motor frio. O nível deve manter-se entre as marcas existentes no próprio visor. Se o nível estiver baixo, é necessário reabastecer com óleo do motor SHELL Advance Ultra 4. Remova o tampão de enchimento (2) e deite óleo até atingir o nível estabelecido. Volte a colocar o tampão.

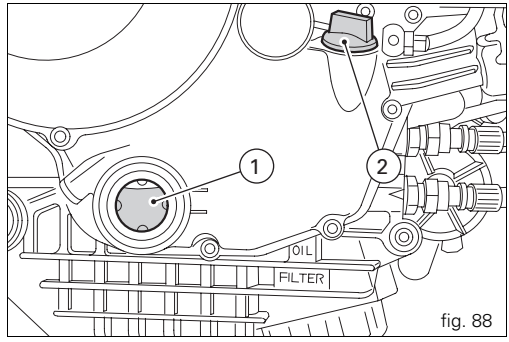


fig. 88

PT

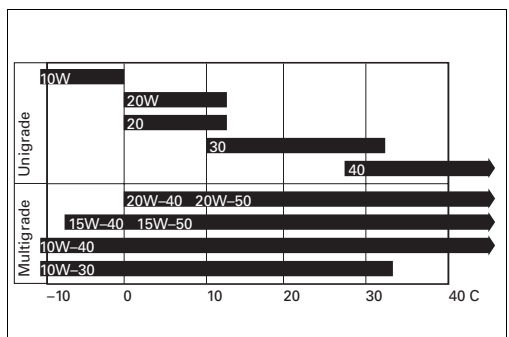
Importante

Para a substituição do óleo do motor e dos filtros de óleo nos intervalos aconselhados na tabela de manutenção periódica apresentada no Manual de Garantia, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Viscosidade

SAE 15W-50

As outras viscosidades indicadas na tabela podem ser usadas se a temperatura média da zona de utilização do motociclo estiver nos limites da gama indicada.



PT

Limpeza e substituição das velas (fig. 89)

As velas constituem um elemento importante do motor e devem ser controladas periodicamente.
Esta operação permite verificar o bom estado de funcionamento do motor.
Para efectuar a verificação e a eventual substituição da vela, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada que analisará a cor do isolante cerâmico do eléctrodo central: uma cor uniforme castanho-claro indica um bom funcionamento do motor.

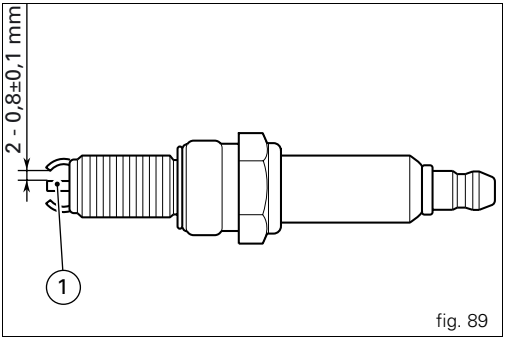


fig. 89

Nota

Verifique o desgaste do eléctrodo central e a distância entre os eléctrodos, que deve ser de 2-0,8±01 mm.

Importante

Uma distância superior ou inferior, além de diminuir as prestações, pode provocar dificuldades de arranque ou problemas de funcionamento ao ralenti.

Limpeza geral

Para manter o brilho original das superfícies metálicas e das pintadas, o motociclo deve ser lavado e limpo periodicamente consoante a utilização e o estado das estradas que são percorridas. Para isso, utilize produtos específicos, possivelmente biodegradáveis, evitando detergentes ou solventes demasiado agressivos.

Importante

Não lave o motociclo imediatamente após a utilização, a fim de evitar a formação de manchas resultantes da evaporação da água nas superfícies ainda quentes. Não direccione para o motociclo jactos de água quente ou a alta pressão. A utilização de jactos de água pode provocar gripagens ou graves avarias a forquilhas, cubos das rodas, sistema eléctrico, juntas de vedação da forquilha, tomadas de ar e silenciadores de escape, com a consequente perda dos requisitos de segurança do motociclo.

Se algumas peças do motor ficarem particularmente sujas ou gordurosas, utilize um desengordurante para a limpeza, evitando que este entre em contacto com os órgãos da transmissão (corrente, pinhão, coroa, etc.). Lave o motociclo com água tépida e enxagúe todas as superfícies com uma camurça.

Atenção

Os travões por vezes podem não responder após a lavagem do motociclo. Não aplique massa nem lubrifique os discos do travão, uma vez que se perderá a eficácia de travagem do motociclo. Limpe os discos com um solvente não gorduroso.

PT

Longa inactividade

Se o motociclo não for utilizado durante um longo período, é aconselhável efectuar as seguintes operações:
limpeza geral;
esvazie o depósito de combustível;
introduza nas sedes das velas um pouco de óleo do motor nos cilindros e efectue manualmente algumas rotações do motor para distribuir uma camada protectora nas paredes internas;
utilize o cavalete de serviço para suportar o motociclo;
desligue e remova a bateria.
Se o motociclo ficar inactivo durante um período superior a um mês, verifique e, se necessário, recarregue ou substitua a bateria.
Volte a cobrir o motociclo com uma cobertura para motos que não danifique a pintura e não retenha a condensação.
A cobertura para motos está disponível junto da Ducati Performance.

Advertências importantes

Em alguns países (França, Alemanha, Grã-Bretanha, Suíça, etc.), a legislação local obriga ao respeito das normas anti-poluição e anti-ruído.
Efectue as eventuais verificações periódicas e proceda às necessárias substituições com peças originais específicas da Ducati e em conformidade com as normas dos vários países.

Plano de manutenção programada: operações a efectuar por parte do concessionário

Lista de operações com tipo de intervenção (intervalo em quilómetros/milhas ou intervalo temporal*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Meses	6	12	24	36	48	60
Mudança do óleo do motor		●	●	●	●	●	●
Substituição do filtro de óleo do motor		●	●	●	●	●	●
Limpeza do filtro de aspiração do óleo do motor					●		
Controlo do nível de óleo do motor				●		●	
Verificação e/ou afinação da folga das válvulas (**1**)			●	●	●	●	●
Verificação da tensão das correias de transmissão (**1**)			●		●		●
Substituição das correias de transmissão				●		●	
Controlo e limpeza das velas. Se necessário, substitua				●		●	
Verificação e limpeza do filtro de ar (**1**)			●		●		●

PT

Lista de operações com tipo de intervenção (intervalo em quilómetros/milhas ou intervalo temporal*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Meses	6	12	24	36	48	60
Substituição do filtro de ar				●		●	
Verificação da sincronização e mínimo do corpo da válvula borboleta (**1**)			●	●	●	●	●
Verificação do nível do óleo dos travões e da embraiagem		●	●	●	●	●	●
Mudança do óleo dos travões e da embraiagem					●		
Lubrificação das rampas da flange e do tambor da embraiagem anti-vibrações			●	●	●	●	●
Verificação e afinação dos comandos do travão e da embraiagem			●	●	●	●	●
Verificação/lubrificação do comando do acelerador/starter			●	●	●	●	●
Verificação da pressão e do desgaste dos pneus		●	●	●	●	●	●
Verificação das pastilhas do travão. Se necessário, substitua		●	●	●	●	●	●
Verificação dos rolamentos de direcção				●		●	
Verificação da tensão, do alinhamento e da lubrificação da corrente		●	●	●	●	●	●
Verificação do pacote de discos da embraiagem. Se necessário, substitua (**1**)			●	●	●	●	●
Verificação do nível do líquido de refrigeração			●	●	●	●	●
Substituição do líquido de refrigeração					●		
Verificação do funcionamento dos electroventiladores e vedação do circuito de refrigeração			●	●	●	●	●
Verificação da junta elástica da roda traseira				●		●	
Verificação dos rolamentos dos cubos das rodas				●		●	
Verificação dos dispositivos de iluminação e sinalização			●	●	●	●	●
Verificação do aperto das porcas de fixação do parafuso do motor ao chassi			●	●	●	●	●

Lista de operações com tipo de intervenção (intervalo em quilómetros/milhas ou intervalo temporal*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Meses	6	12	24	36	48	60
Verificação do cavalete lateral			●	●	●	●	●
Verificação do aperto da porca da roda dianteira			●	●	●	●	●
Verificação do aperto da porca da roda traseira			●	●	●	●	●
Verificação dos tubos de combustível externos			●	●	●	●	●
Substituição do óleo da forquilha dianteira					●		
Verificação da ausência de fugas de óleo da forquilha e do amortecedor traseiro			●	●	●	●	●
Verificação da fixação do pinhão			●	●	●	●	●
Lubrificação e engorduramento geral			●	●	●	●	●
Lubrificação do tambor da embraiagem			●				
Controlo e recarga da bateria			●	●	●	●	●
Teste do motociclo na estrada		●	●	●	●	●	●
Limpeza geral			●	●	●	●	●

*** Efectue a intervenção de manutenção quando ocorrer o primeiro dos dois intervalos (km, mi ou meses).**

(1) Operação a efectuar apenas se o intervalo quilométrico/milhas tiver sido atingido.

Plano de manutenção programada: operações a efectuar por parte do cliente

PT

Lista de operações com tipo de intervenção (intervalo em quilómetros/milhas ou intervalo temporal*)	km. x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Meses	6
Controlo do nível de óleo do motor		●
Verificação do nível do óleo dos travões e da embraiagem		●
Verificação da pressão e do desgaste dos pneus		●
Verificação da tensão e da lubrificação da corrente		●
Verificação das pastilhas do travão. Se necessário, dirija-se ao seu concessionário para a substituição		●

*** Efectue a intervenção de manutenção quando ocorrer o primeiro dos dois intervalos (km, mi ou meses).**

Características técnicas

Dimensões (mm) (fig. 90)

Pesos

A seco em ordem de marcha sem combustível:
180 kg.

Peso a seco em ordem de marcha sem líquidos nem bateria:
165 kg.
Com a carga máxima:
330 kg.

Atenção

A não observância dos limites de carga pode influenciar negativamente o manuseamento e a aderência do seu motociclo e provocar a perda de controlo.

PT

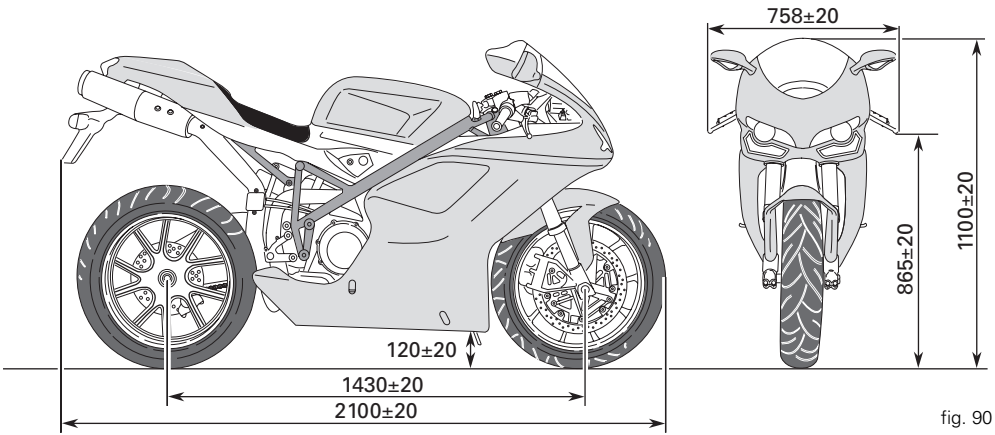


fig. 90

PT

Abastecimentos	Tipo	
Depósito de combustível, incluindo uma reserva de 4 dm^3 (litros)	Gasolina verde com um número de octanas de origem de, pelo menos, 95	15,5 dm^3 (litros)
Circuito de lubrificação	SHELL - Advance Ultra 4	3,7 dm^3 (litros)
Circuito dos travões diant./tras. e embraiagem	Líquido especial para os sistemas hidráulicos SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protector para contactos eléctricos	Spray para o tratamento de sistemas eléctricos SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Forquilha dianteira	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	155 mm (por haste) altura do nível do óleo
Circuito de refrigeração	Líquido anticongelante SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% + água	2,3 dm^3 (litros)

Importante
Não é permitido o uso de aditivos no combustível ou nos lubrificantes.

Motor

Bicilíndrico a 4 tempos em "L" longitudinal de 90°, 4 válvulas por cilindro de refrigeração a líquido.
Diâmetro mm:
106.
Curso mm:
67,9.
Cilindrada total, cm^3:
1198,4.
Relação de compressão:
12,8:1.
Potência máxima no eixo (95/1/CE), kW/CV:
132,4 kW/180 CV a 9.750 min^{-1}.
Binário máximo no eixo (95/1/CE):
134 Nm/13,7 kgm a 7.750 min^{-1}.
Regime máximo, min^{-1}:
10.500.

Importante

O regime máximo não deve ser ultrapassado em nenhuma situação de andamento.

Distribuição

Desmodrómica com quatro válvulas por cilindro comandadas por oito balanceiros (quatro de abertura e quatro de fecho) e por dois eixos de distribuição à cabeça. É comandada pelo eixo do motor através de engrenagens cilíndricas, polias e correias dentadas.

PT

Esquema da distribuição desmodrómica (fig. 91)

1) Balanceiro de abertura (ou superior).
2) Regulação do balanceiro superior.
3) Regulação do balanceiro de fecho (ou inferior).
4) Mola de retorno do balanceiro inferior.
5) Balanceiro de fecho (ou inferior).
6) Eixo de transmissão.
7) Válvula.

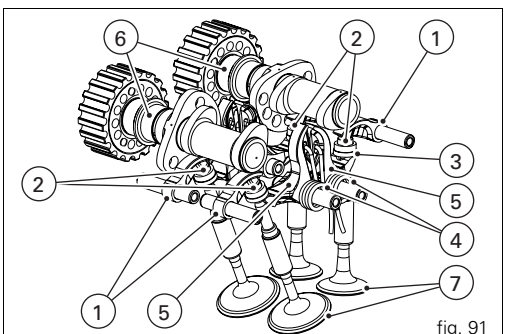


fig. 91

Desempenhos

A velocidade máxima em cada mudança só é conseguida cumprindo escrupulosamente as normas de rodagem prescritas e efectuando periodicamente as manutenções estabelecidas.

PT

Velas de ignição

Marca:
NGK.
Tipo:
MAR10A-J.

Alimentação

Injecção electrónica indirecta MARELLI.
Diâmetro do corpo da válvula borboleta: 63,9 mm.
Injectores por cilindro: 2.
Orifícios para os injectores:
1 injector com 4 furos - lwp162;
1 injector com 12 furos - lwp182.
Alimentação a gasolina: 95-98 RON.

Travões

Dianteira
Duplo disco semi-flutuante perfurado.
Material da pista de travagem:
aço.
Material da campânula:
alumínio.
Diâmetro do disco:
330 mm.
Comando hidráulico através de uma alavanca no lado direito do guiador.
Marca das pinças do travão:
BREMBO.
Monobloco com ligação radial.
Tipo:
34-4 pistões.
M4-34a.
Material de atrito:
TT 2910.
Tipo de bomba:
PR18/19.

Traseira
De disco fixo perfurado, em aço.
Diâmetro do disco:
245 mm.
Comando hidráulico através de um pedal no lado direito.
Marca:
BREMBO.
Tipo
P34c pistões.
Material de atrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo de bomba:
PS 11 B.

Atenção
O líquido utilizado no sistema de travagem é corrosivo. No caso de contacto acidental com os olhos ou a pele, lave a zona afectada abundantemente com água corrente.

PT

Transmissão

Embraiagem anti-vibrações multidisco a seco com comando hidráulico através de alavanca no lado esquerdo do punho.
Transmissão entre o motor e o eixo primário da caixa de velocidades com engrenagens de dentes rectos.
Relação pinhão do motor/coroa da embraiagem:
32/59.
Caixa de 6 velocidades com carretos sempre engrenados, pedal de comando à esquerda.
Relação pinhão de saída da caixa/coroa traseira:
15/38.
Relações totais:
1ª 37/15
2ª 30/17
3ª 27/20
4ª 24/22
5ª 23/24
6ª 22/25

Transmissão entre a caixa de velocidades e a roda traseira através de uma corrente:
Marca:
DID.
Tipo:
525 HV 2.
Dimensões:
5/8"x1/16".
n.º malhas:
97+1 malha aberta.

Importante

As relações indicadas são as homologadas e não podem ser alteradas.

Se pretender adaptar o motociclo para percursos especiais ou competições, a Ducati Motor Holding S.p.A. está à sua disposição para indicar outras relações diferentes das instaladas de série; dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Atenção

Para substituir a coroa traseira, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.
Uma substituição incorrecta deste componente pode comprometer gravemente a sua segurança e a do passageiro e provocar danos irreparáveis no motociclo.

Chassi
Tubular em forma de treliça, em tubos de aço ALS450.
Ângulo de viragem (por lado):
28° 30'.
Inclinação da coluna de direcção:
24° 30'.

Rodas
Jantes em liga leve com cinco raios em Y.

Dianteira
Dimensões:
MT 3,50x17".

Traseira
Dimensões:
MT 6,00x17".
As rodas são de perno amovível.

Pneus

Dianteira
Radial tipo "tubeless".
Dimensões:
120/70-ZR17.

Traseira
Radial tipo "tubeless".
Dimensões:
190/55-ZR17.

Suspensões

Dianteira
A forquilha oleodinâmica possui hastes invertidas com um sistema de regulação externa do travão hidráulico em extensão e compressão e da pré-carga das molas internas às hastes.
Diâmetro dos tubos de alimentação:
43 mm com tratamento TIN.
Curso no eixo das hastes:
120 mm.

Traseira
Öhlins TTXR de accionamento progressivo obtido com a interposição de um balanceiro entre o chassi e o pino superior do amortecedor.
O amortecedor, regulável em extensão, em compressão e na pré-carga da mola, é articulado na parte inferior com uma forquilha oscilante em liga leve. A forquilha roda em torno do perno de articulação que passa pelo chassi e pelo motor.

Este sistema confere ao veículo condições de estabilidade excepcionais.
Curso do amortecedor:
60 mm.
Excursão da roda:
127 mm.

Sistema de escape

Catalizado em conformidade com as normas anti-poluição Euro 3.
Sistema de escape "2 em 1 em 2" ligeiro, com catalizador e 2 sondas lamba. Dois silenciadores em aço inox e titânio.

PT

Cores disponíveis

1098R
Vermelho Anniversary Ducati cód. 473.101 (PPG);
Transparente cód. 228.880 (PPG);
chassi de cor vermelha e jantes em dourado.

1098R Bayliss
Branco pérola cód. 490.019 (PPG) com decalcomania Bayliss;
Transparente cód. 228.880 (PPG);
chassi de cor vermelha e jantes em preto.

Sistema eléctrico

Formato das seguintes peças principais:
farol dianteiro:
lâmpada tipo: 2 x **H11 (12 V-55 W)**.
luz de presença:
lâmpada tipo: 2 x **H16W (12 V-6 W)**.
Comandos eléctricos nos punhos:
indicadores de direcção:
Dianteiros: **com Led**.
Traseiros: **lâmpadas tipo: R10W (12 V-10 W) cor-de-laranja**.
Buzina.
Interruptores das luzes de paragem.
Bateria, 12 V-10 Ah.
Alternador 12 V-480 W.
Regulador electrónico, protegido com fusível de **30 A** colocado ao lado da bateria.
Motor de arranque, 12 V-0,7 kW.
Farol traseiro e sinalização de travagem:
com Led.
Luz de iluminação da matrícula:
lâmpada tipo: **W5W (12 V-5 W)**.

Nota

Para a substituição das lâmpadas, consulte o parágrafo "Substituição das lâmpadas", pág. 95.

Fusíveis

Como protecção dos componentes eléctricos, existem nove fusíveis posicionados nas caixas porta-fusíveis. Apenas sete fusíveis estão ligados ao sistema, dois são de reserva. Consulte as indicações na tabela para identificar a utilização e a amperagem.

Legenda da caixa de fusíveis (1, fig. 92)

Pos.	Componente	Valor.
1	Key-On	10 A
2	Luzes	15 A
3	Componente	15 A
4	Painel de instrumentos	5 A
5	Injecção	20 A
6	Módulo de controlo do motor	5 A
7	Ventoinhas	7,5 A

A caixa porta-fusíveis principal (1, fig. 92) está colocada no chassi do lado esquerdo. Para ter acesso aos fusíveis utilizados, retire a tampa de protecção, em cuja superfície se encontra indicada a ordem de montagem e a amperagem.

O fusível (2) protege o regulador electrónico. Para ter acesso aos fusíveis, é necessário retirar a tampa de protecção.

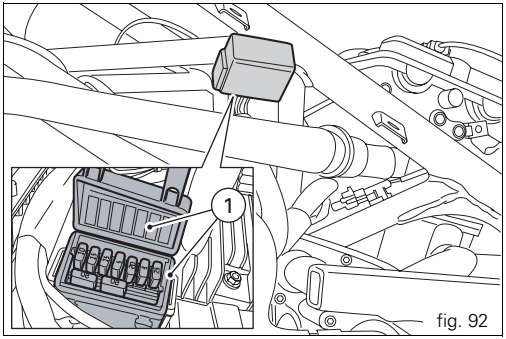


fig. 92

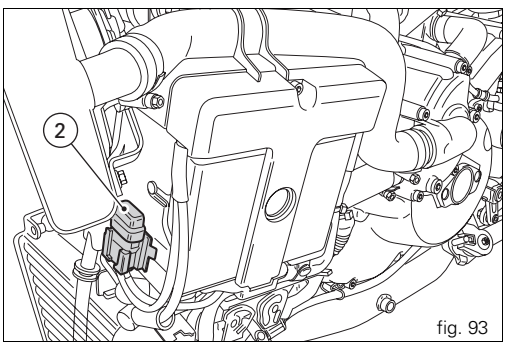


fig. 93

PT

Reconhece-se um fusível queimado pela interrupção do filamento condutor interno (3, fig. 94).

Importante

Para evitar possíveis curto-circuitos, efectue a substituição do fusível com a chave da ignição na posição **OFF**.

PT

Atenção

Nunca utilize fusíveis com características diferentes das estabelecidas. O não cumprimento desta norma pode provocar danos no sistema eléctrico ou até mesmo incêndios.

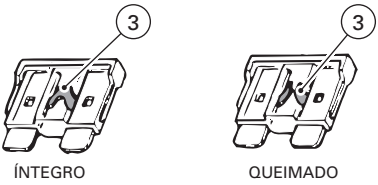


fig. 94

Legenda do esquema do sistema eléctrico/ignição

1) Comutador direito
2) Comutador de chave
3) Electroventilador esquerdo
4) Electroventilador direito
5) Motor de arranque
6) Telerruptor de arranque
7) Bateria
8) Fusível principal
9) Regulador
10) Alternador
11) Indicador de direcção traseiro direito
12) Farol traseiro
13) Farol de iluminação da matrícula
14) Indicador de direcção traseiro esquerdo
15) Depósito
16) Motor de passo
17) Relé de injecção
18) Auto-diagnóstico
19) Bobina do cilindro horizontal
20) Bobina do cilindro vertical
21) Vela do cilindro horizontal
22) Vela do cilindro vertical
23) Injector do cilindro horizontal 1
24) Injector do cilindro vertical 1
25) Potenciómetro da válvula borboleta
26) Sensor de rotações/fase
27) Sensor da temperatura da água
28) Sensor de velocidade traseiro
29) Cavalete
30) Buzina
31) Interruptor de ponto morto
32) Interruptor de pressão de óleo
33) Interruptor de travagem traseiro
34) Módulo de controlo do motor
35) Fusíveis
36) Interruptor da embraiagem
37) Interruptor de travagem dianteiro
38) Comutador esquerdo
39) Antena do transmissor
40) Sensor de temperatura do ar
41) Linha da meta
42) Painel de instrumentos
43) Relé das luzes
44) Indicador de direcção dianteiro esquerdo
45) Farol
46) Luz de presença dianteira direita
47) Indicador de direcção dianteiro direito
48) Motor de arranque EX-UP
49) Relé das ventoinhas
50) Luz de presença dianteira esquerdo
51) Aquisição de dados
52) Sonda lambda 1
53) Injector do cilindro horizontal 1
54) Injector do cilindro vertical 1
55) Sonda lambda 2
56) Relé de ignição
57) DTC
58) Sensor de velocidade dianteiro
59) Quick shift

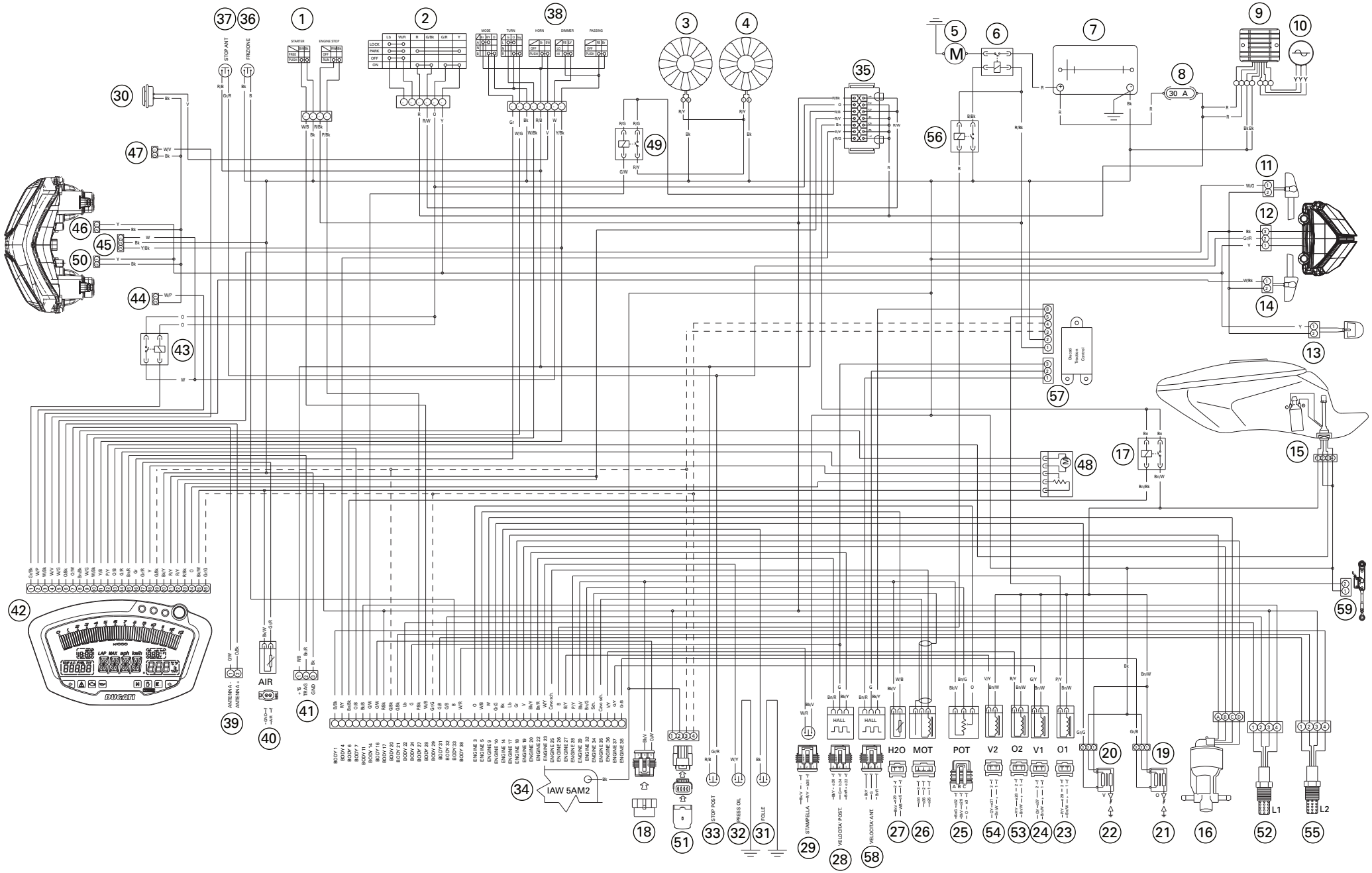
Legenda das cores dos cabos
B Azul
W Branco
V Violeta
Bk Preto
Y Amarelo
R Vermelho
Lb Azul claro
Gr Cinzento
G Verde
Bn Castanho
O Laranja
P Rosa

PT

Nota
O esquema do sistema eléctrico encontra-se no fim do manual.

Lembrete das manutenções periódicas

km	Nome Ducati Service	Quilometragem	Data
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			


STOP ANT
FREZIONE
STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
RUN
MODE
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
STAMPELLA
VELOCITA POST.
VELOCITA ANT.
H2O
MOT
POT
V2
O2
V1
O1
HALL
AIR
ANTENNA -
ANTENNA +
STOP POST
PRESS OIL
FOLLE
IAW 5AM2
Ducati Traction Control
DUCATI

1098R

Stampato 12/2008

Cod. 913.7.129.1G

DUCATI

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com